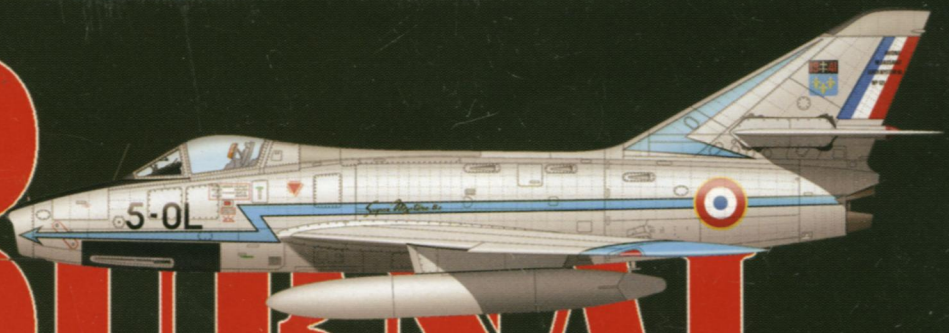
AÉRO JOURNAL



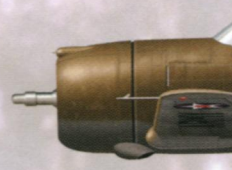
N° 43
BIMESTRIEL
JUIN - JUILLET 05

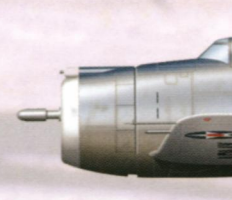
LE POTEZ 63.11
AU COMBAT

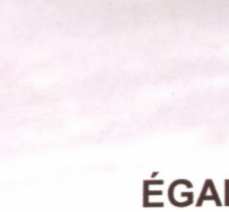
LE VENTURA DANS LA RAF

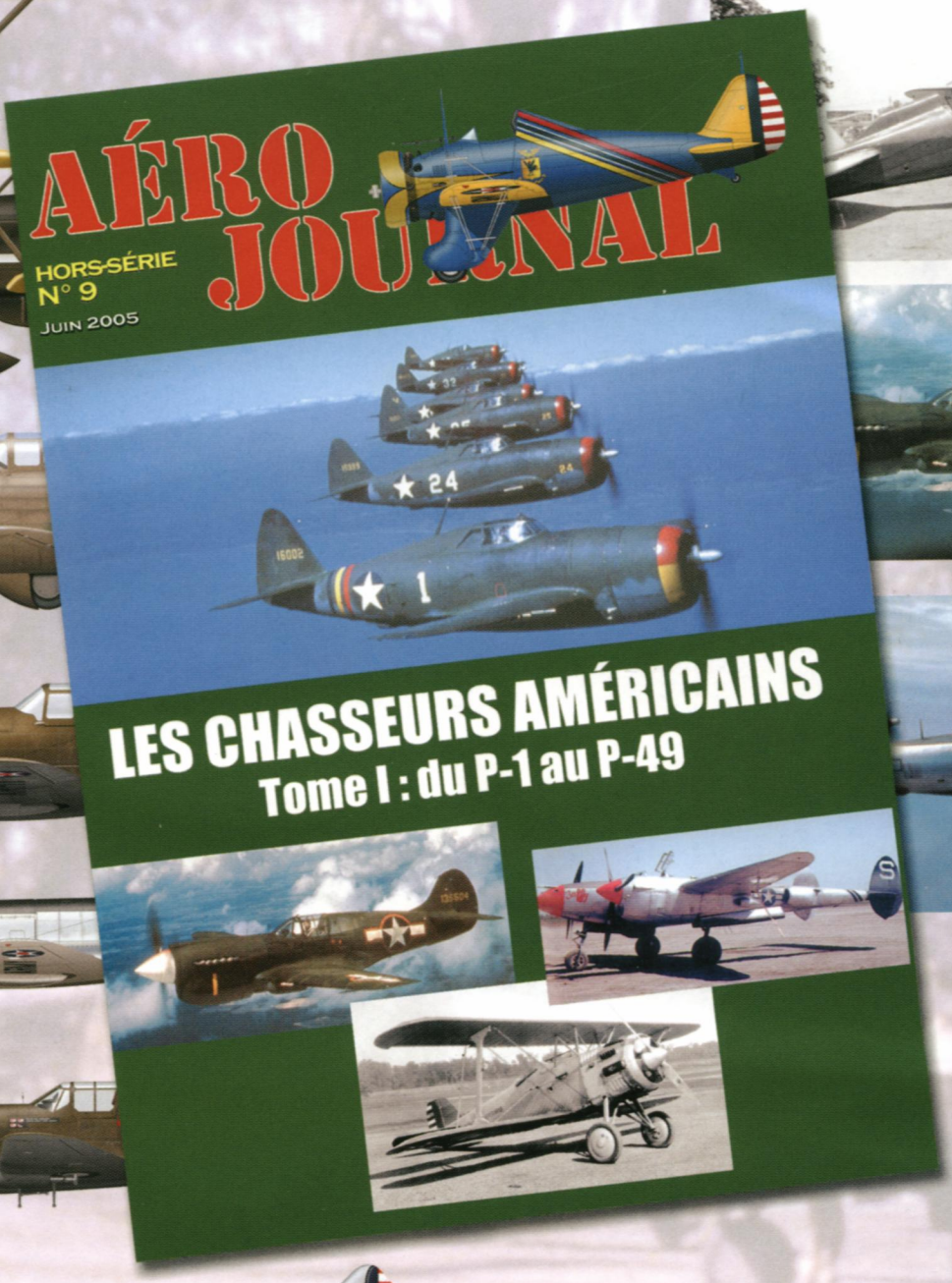
LE 479th FIGHTER GROUP

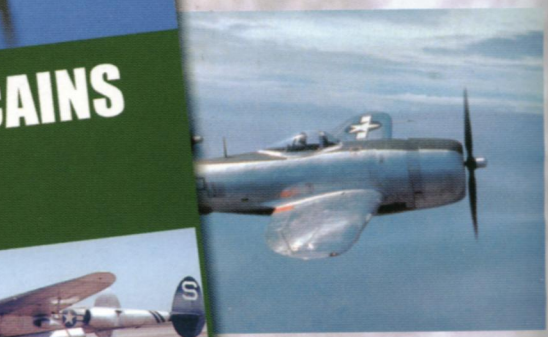
M 04873 - 43 - F: 6,95 € - RD
Belgique: 7,5o - Luxembourg : 7,9o euros











En 76 pages
l'essentiel de ce qu'il faut savoir sur les chasseurs
de l'US Army Air Force
du P-1 au P-49,
version par version, variante par variante.

Nombreuses photos en noir et blanc et en couleur
Nombreuses planches couleur

UN OUVRAGE DE RÉFÉRENCE

EN KIOSQUE LE 20 JUIN

ÉGALEMENT DISPONIBLE AUPRÈS DE NOTRE SERVICE COMMERCIAL
VOIR PAGE 74
PRIX : 11,90 (port gratuit pour la métropole)

SOMMAIRE

6 DOSSIER

LE POTEZ 63.11 AU COMBAT

Septembre 1939 - juin 1940

Sur les 1 151 avions de combat déployés dans la zone des armées au 10 mai 1940, 232 étaient des Potez 63.11 – soit un avion sur cinq.
Au 25 juin 1940, 730 Potez 63.11 avaient été pris en compte.
Ces deux chiffres situent l'importance de cet appareil au sein de l'armée de l'Air de 1940.
Et pourtant, l'histoire du Potez 63.11 a été peu traitée dans la littérature aéronautique. Ce dossier a pour but de retracer les grandes lignes de la carrière opérationnelle d'un appareil qui, sans avoir jamais eu l'aura du Dewoitine 520 ou même du LeO 451, n'en a pas moins constitué l'épine dorsale de notre aviation militaire de l'époque.

SOMMAIRE

40 Riddle's Raiders : le 479th *Fighter Group* au combat

49 Les Ventura de la RAF - Une malheureuse aventure

55 Des Mustang au pays des rennes

60 Le GC III/10

64 L'évadé de la saint Maurice

69 Reçu 5 sur 5

70 Les Osprey dans l'enfer du jeu

72 Aérobibliothèque

LE POTEZ 63.11 AU

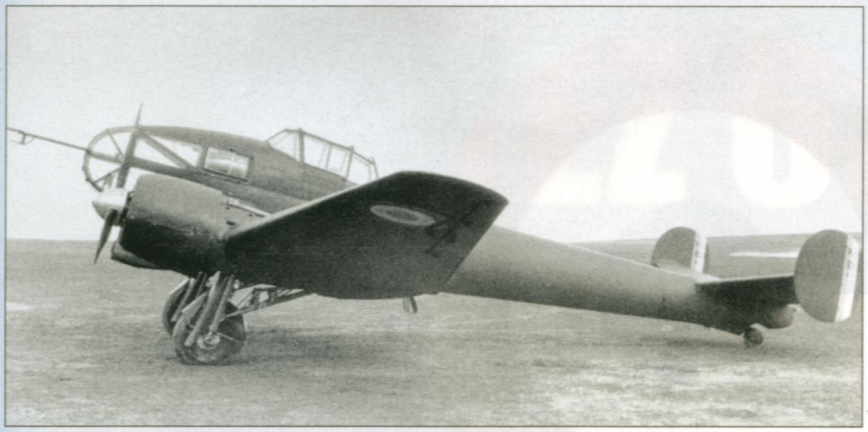
COMBAT

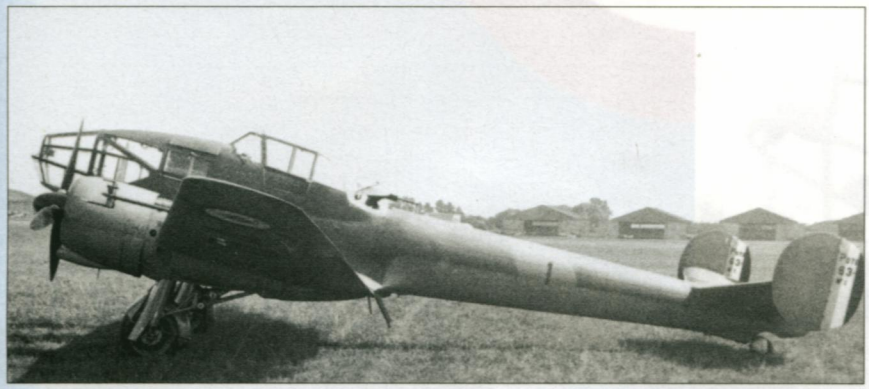
SEPT. 39 - JUIN 40

Christian-Jacques Ehrengardt

Sur les 1 135 avions de combat déployés dans la zone des armées au 10 mai 1940, 232 étaient des Potez 63.11 – soit un avion sur cinq.
Au 25 juin 1940, 730 Potez 63.11 avaient été pris en compte.
Ces deux chiffres situent l'importance de cet appareil au sein de l'armée de l'Air de 1940.
Et pourtant, l'histoire du Potez 63.11 a été peu traitée dans la littérature aéronautique. Ce dossier a pour but de retracer les grandes lignes de la carrière opérationnelle d'un appareil qui, sans avoir jamais eu l'aura du Dewoitine 520 ou même du LeO 451, n'en a pas moins constitué l'épine dorsale de notre aviation militaire de l'époque.

Potez 63.11





En haut : le prototype Potez 63.11 n° 01.

Ci-dessus : le Potez 63.11 n° 1 qui montre clairement la pointe avant redessinée à la demande du STAé qui estimait que la visibilité vers le bas était mauvaise dans la configuration initiale. (Archives Aéro-Journal)

Le 31 octobre 1934, le ministère de l'Air publie un cahier des charges portant sur un « multiplace léger de défense ». L'appareil doit, outre satisfaire à différentes exigences en matière de performances, être capable de remplir trois rôles : chasseur d'escorte diurne et chasseur de nuit, en version biplace, et avion de commandement à la chasse, en version triplace. Cinq constructeurs répondent au programme (dont Breguet avec son modèle 690 qui évoluera vers un autre rôle – cf Aéro-Journal n° 26), mais c'est finalement le modèle 63 de Potez qui est retenu. Propulsé par deux Hispano-Suiza 14Hbs en étoile de 580 ch, le prototype Potez 630-01 réalise son vol inaugural le 25 avril 1936.

Aux yeux de ses créateurs, MM. Coroller et Delaruelle, il devient vite évident que cet appareil robuste, performant et facile à construire (7 500 heures, soit deux fois moins que le Morane 406) présente un caractère évolutif certain. Du dessin de base, ils extrapolent différents dérivés, comme le 633 de bombardement d'assaut et le 637 de reconnaissance. Cette offre tombe à pic pour une armée de l'Air aux abois, dont les besoins dans le cadre de sa politique de modernisation et d'expansion sont énormes et le choix réduit.

Sans s'étendre sur ces versions qui dépassent le cadre de ce dossier, il est quand même nécessaire de préciser que, principalement en raison d'une motorisation insuffisante et de la présence de la gondole ventrale génératice de traînée, le Potez 637 n'est considéré que comme un modèle intérimaire en attendant une version de reconnaissance plus élaborée et plus performante, le Potez 63.11. Comme il devient urgent de pourvoir au remplacement des Potez 540/542, soixante exemplaires du 637 sont commandés en août 1938 pour rééquiper trois groupes de grande reconnaissance. L'appareil se comportera plus qu'honorablement au combat et les équipages le préféreront même au Potez 63.11.

Un programme incohérent

Si le STAé (service technique de l'Aéronautique) a décidé en décembre 1936 que la place de l'observateur se trouvait dans une cuve ventrale (d'où la formule du Potez 637), dix-huit mois plus tard, il a changé d'avis et a décrété de manière tout aussi péremptoire qu'il doit désormais être assis dans le nez de l'appareil. Si les observateurs peuvent être reconnaissants envers le STAé, parce que la position à genoux ou à plat ventre dans la gondole du Potez 637 n'a rien de très confortable, les avionneurs sont, eux, obligés de revoir leur copie.

Cependant, le cahier des charges comporte encore des relents du fameux programme BCR (bombardement, combat, reconnaissance) et exige une polyvalence qui relève du fantasme. L'avion doit être capable d'exécuter les missions suivantes :

– Mission 1 : reconnaisance de jour (triplace) avec deux caméras Labrely F30 et F50 et 946 litres d'essence pour franchir 1 500 km. Poids total estimé : 4 433 kg.

– Mission 2 : reconnaissance de nuit avec, en sus, l'emport de deux engins éclairants et deux fusées d'atterrissage. Poids total estimé : 4 500 kg.

– Mission 3 : éclairement de nuit avec deux lance-bombes de type J (pour l'emport de quatre bombes de 10 kg), huit engins de jalonnement et quatre engins éclairants. Poids total estimé : 4 508 kg.

– Mission 4 : bombardement de jour avec 4 bombes de 50 kg en soute, la capacité en carburant étant ramenée à 758 litres. Poids total estimé : 4 485 kg.

– Mission 5 : bombardement de nuit avec en plus deux engins éclairants et deux fusées d'atterrissage. Poids total estimé : 4 530 kg.

L'inconvénient, c'est que passer de la mission 1 aux autres missions nécessite la dépose des caméras et de leur bâti et le montage des lance-bombes, une opération assez longue, au minimum une demi-journée si elle est effectuée par du personnel qualifié, disposant des outils adéquats sur un terrain aménagé. Autant de conditions qui ne pourront être souvent réunies en mai-juin 1940. Dans la pratique, seule la mission 1 sera demandée aux Potez 63.11. En outre, la caméra Labrely F50 sera rarement montée.

Le cahier des charges, qui n'en est pas à une incohérence près, demande l'installation d'un poste de radio SARAM 3/10. L'inconvénient, c'est qu'il est incompatible avec les postes RI 561 montés dans les chasseurs, de sorte qu'il ne pourra y avoir aucune communication possible entre l'avion de reconnaissance et son escorte de chasse. Il a été envisagé de monter un tel poste dont le maniement aurait été confié au mitrailleur, mais rien n'a été entrepris.

Comme pour tous les avions français de l'époque, aucune protection d'aucune sorte n'est demandée pour l'équipage et les réservoirs d'essence. Une plaque de blindage sera montée rétroactivement derrière le siège du pilote et les mitrailleurs arrière les plus veinards pourront s'abriter derrière une plaque soudée sur l'affût de la mitrailleuse.

Naissance du Potez 63.11

Les ingénieurs de la SNCAN (qui, nationalisations obligent, a repris les activités de Potez) redessinent complètement la cellule de base pour accomoder l'observateur au bon endroit. Toutefois, comme cette nouvelle version, baptisée 63.11, conserve les plans, la double dérive et les moteurs du 637, le ministère ne prend guère de risques en plaçant trois

commandes, une pour trois prototypes (marché 905/8) en date du 29 juillet 1938, une seconde pour 145 exemplaires (marché 908/8) et la troisième pour 70 (marché 1218/8) avant même le premier vol du prototype. Il est à noter que les avions de série du premier marché (n° 1 à 145) doivent être construits à Méaulte, ceux du second marché (n° 146 à 215) aux Mureaux. On ne connaît pas la répartition des marchés suivants.

Le prototype n° 01 vole pour la première fois à Méaulte le 31 décembre 1938. Il révèle des caractéristiques de vol identiques aux autres versions du Potez 63. Toutefois, en dépit d'un net progrès par rapport aux matériels alors en service ou sur le point d'y entrer, ses performances restent insuffisantes. En effet, Marcel Bloch et la SNCASO mettent au point un nouvel appareil de reconnaissance, le Bloch 174 (qui vole six jours après le Potez 63.11), incomparablement plus performant (520 km/h contre 420 km/h en altitude). La faute – si faute il y a – n'en incombe pas directement aux ingénieurs de la SNCAN. Le Potez 63.11 est motorisé par deux Gnome-Rhône 14M 4/5 développant 700 ch au décollage, soit... 440 ch de moins que les 14N 48/49 du Bloch !

De ce fait, les services officiels décident de réserver le Potez au rééquipement des GAO (groupes aériens d'observation) qui volent sur différents modèles passablement démodés (Breguet 270, Potez 25, Potez 390) ou peu performants (ANF Les Mureaux 115 et 117). Il n'empêche, comme on le verra plus loin, que les premières unités transformées seront les groupes de reconnaissance stratégique, dont les premières expériences malheureuses au front en septembre 1939 démontreront l'extrême vulnérabilité de leur matériel actuel (Bloch 131) et l'urgence de son remplacement.

Les besoins sont immenses et, au début de l'année 1939, le carnet de commandes de la SNCAN enregistre trois nouveaux marchés (187/9 pour 200 exemplaires, 1138/9 pour 150 exemplaires et 1949/9 pour 800 exemplaires) Ce sont en tout 1 365 Potez 63.11 qui sont en commande au moment de la déclaration de la guerre. La production est répartie entre les usines de Méaulte (Somme) et des Mureaux (Seine-et-Oise, aujourd'hui le département des Yvelines), dont on attend un rendement de 120 machines par mois à partir de mai 1940.

L'avion tête de série (n° 1) vole le 10 juillet 1939. Il diffère du prototype par une pointe avant redessinée dans le but d'améliorer la visibilité de l'observateur vers le bas.

Entrée en service

Le jour de l'entrée en guerre, soit le 3 septembre 1939, seuls 17 exemplaires ont été fabriqués – sur les 73 programmés – et 7 pris en compte par le CRAS (centre de réception des avions de série). Dirigés sur l'organisme répartiteur (EAA 301), trois d'entre eux sont affectés au cours de la deuxième semaine de septembre au 14e groupe aérien autonome qui vient de s'installer sur son terrain de campagne à Martigny-les-Gerbonvaux. Faute d'hélices tripales métalliques en nombre suffisant, ces appareils sont livrés avec des hélices bipales en bois et à pas fixe de type Levasseur 50177/8 qui leur interdisent – en théorie – toute escapade au-delà des frontières. Ils sont donc réservés à l'instruction en attendant la livraison des hélices standards.

Avec la montée en puissance des chaînes de montage de Méaulte et le démarrage de celles des Mureaux, 49 exemplaires sont livrés au cours du mois de septembre. Ils vont permettre de rééquiper en urgence les groupes de grande reconnaissance. Comme on le note sur le tableau ci-dessus, ce sont d'abord les unités équipées en matériel ancien (Potez 540/542 et Bloch 131) qui sont servies en priorité.

Selon l'organisation française, trois groupes, dits de « grande reconnaissance » ou de « reconnaissance stratégique », dépendent directement de l'état-major général de l'armée de l'Air. Viennent ensuite dans la hiérachie les autres groupes, chacun travaillant au profit d'une armée terrestre particulière. Leurs missions sont virtuellement identiques, d'autant que leur matériel est commun, seule l'exploitation des renseignements diffère.

À la suite des lourdes pertes enregistrées par les Potez 637 à la fin du mois de septembre, l'état-major est contraint de fixer de nouvelles limites :

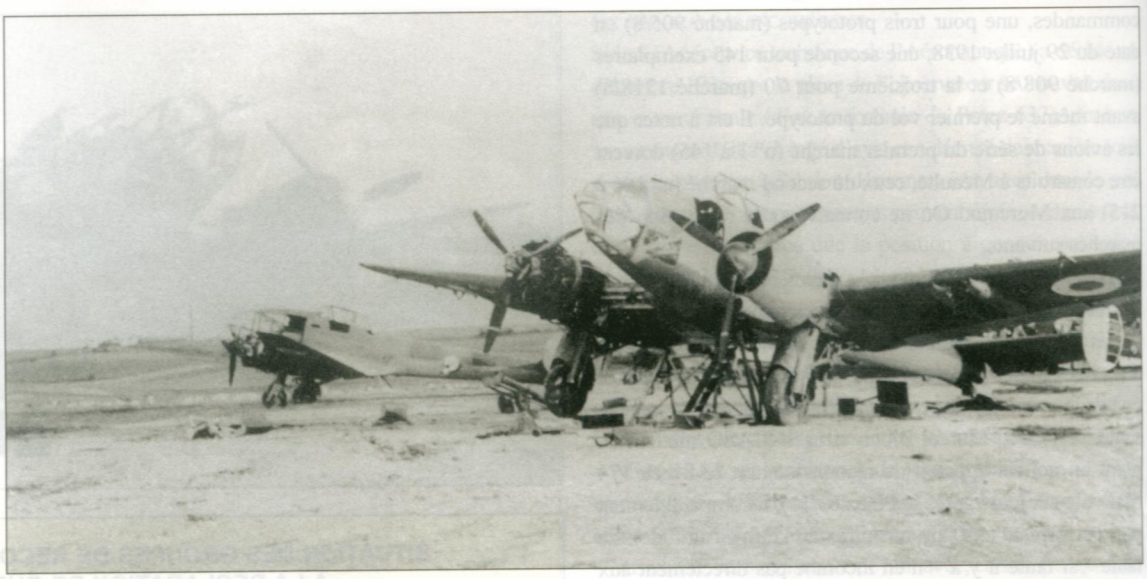
« Par temps clair, aucun appareil ne doit franchir les lignes en-dessous de 7 000 mètres s'il n'est pas accom-

Ci-dessus :
le deuxième prototype n° 02 est affecté au GR I/35 à des fins d'évaluation au cours de l'hiver 39-40.
Il sera détruit dans un accident près de Laon le 24 février 1940, les trois membres de l'équipage étant blessés.
(Collection J. Mutin)

SITUATION DES GROUPES DE RECONNAISSANCE À LA DÉCLARATION DE GUERRE
(métropole)

Unité	*Base au 03.09.39*	*Matériel initial*	*Date réception premier(s) 63.11*
Groupes de reconnaissance stratégique			
GR I/33	Saint-Dizier	Potez 637	(*)
GR II/33	Soissons–Saconin	Potez 637	21.11.39
GR I/52	Chaumont–Semoutiers	Potez 637	28.11.39
Groupes de reconnaissance rattachés à la ZOAN			
14e GAA	Martigny-les-Gerbonvaux	Bloch 131	06.10.39
GR II/22	Étain–Rouvres	Bloch 131	01.10.39
GR I/35	Dôle–Tavaux	Bloch 131	octobre
GR II/52	Herbéviller	Potez 637	novembre
GR II/55	Lure–Malbouhans	Bloch 131	01.10.39
Groupes de reconnaissance rattachés à la ZOAE			
GR I/22	Châtel–Chéhéry	Bloch 131	15.09.39
GR I/36	Vitry-en-Artois	Potez 540	14.09.39
GR II/36	Malmaison	Potez 540	16.09.39
Groupe de reconnaissance rattaché à la ZOAS			
GR I/55	Orange–Plan-de-Dieu	Bloch 131	23.11.39

(*) Le I/33 ne sera jamais entièrement transformé sur Potez 63.11; dix appareils seront pris en compte après le 10 mai 1940 pour « boucher les trous ».



Ci-contre et ci-dessous : trois vues prises par les Allemands de l'usine de Méaulte en mai 1940. À l'exception des gouvernails, peut-être victimes de chasseurs de souvenirs, les appareils ne semblent pas avoir été sabotés.
On note qu'à la mi-mai, les Potez 63.11 sortaient d'usine avec l'armement d'aile d'origine. (Collections J-F. Oller, G. Warrener et J. I. Fogherty)

pagné par la chasse. La limite de pénétration maximum en territoire ennemi des Potez 637 et 63.11 agissant pour le compte de l'armée est fixée à 50 km. La répartition des reconnaissances sur tout le parcours d'un même itinéraire est à éviter ainsi que le franchissement systématique du front aux mêmes points de passage est à proscrire. Lorsque les conditions atmosphériques ne permettent pas d'exécuter les missions à très haute altitude, il n'y a lieu d'effectuer que des reconnaissances strictement indispensables. »

Pour les groupes qui volent sur Potez 637, l'arrivée du 63.11 n'est pas saluée comme une amélioration, loin de là. Le nouveau venu est plus lent et moins maniable à basse altitude et, si l'observateur est mieux installé, il est aussi globalement moins confortable pour l'équipage. D'ailleurs, au sein des groupes disposant d'un équipement mixte, la majorité des missions est exécutée à bord des Potez 637.

La production

L'usine des Mureaux fait voler son premier avion (n° 146) le 29 septembre 1939. Elle livrera 257 Potez 63.11 jusqu'au 9 juin 1940, date à laquelle elle sera évacuée sous la menace des armées allemandes. Le dernier exemplaire à voler porte le numéro de série 861 [1]; toutefois, les n° 862 à 866 [2] seront recensés en Afrique du Nord en juillet 1940. Lorsqu'ils s'arrêtent de travailler, les ouvriers de la SNCAN viennent juste de terminer la partie avant du n° 976.

Typique de l'état d'esprit qui règne alors, tout est laissé intact : les machines-outils, les cellules en cours d'assemblage sur les chaînes, les équipements... comme si le personnel entendait revenir quelques semaines plus tard. Les avions prêts à être réceptionnés et abandonnés dans les contre-allées de l'usine ne seront mis hors d'usage que par des soldats français en retraite.

Après l'armistice, les Allemands demanderont que les cellules en cours de fabrication soient achevées à leur profit.

[1] *Histoire de l'aéronautique aux Mureaux* – G.Rooss – Éditions du Valhermeil, 2002.
[2] Le n° 866 a été affecté au GR I/36.

PRISES EN COMPTE DES POTEZ 63.11

	PeC du mois	*Cumul*
1939		
Août	2	2
Septembre	49	51
Octobre	76	127
Novembre	71	198
Décembre	59	257
1940		
Janvier	76	333
Février	56	389
Mars	127	516
Avril	93	609
Mai	72	681
Juin [*]	49	730
Total [**]		**730**

[*] Y compris les régularisations administratives postérieures à l'armistice.
[**] Non compris les 80 cellules réservées aux rechanges.

Grâce à l'optimisme ou à la négligence du personnel de la SNCAN, la Luftwaffe réceptionnera 80 Potez 63.11, auquel viendront s'ajouter 120 appareils produits à Méaulte. Toutefois, sur les états de la Luftwaffe, le plus haut numéro repéré est le 1173, ce qui laisse à penser que les Allemands ont fait construire près de 300 appareils neufs pour leur compte !
L'usine de Méaulte, située beaucoup trop près de la frontière belge (comme quoi l'expérience de 14-18 n'a servi à rien) ferme ses portes encore plus tôt que celle des Mureaux. Elle aura livré 431 machines jusqu'au 15 mai, plus 21 assemblées à Évreux à partir d'éléments évacués de la Somme.
Il faut distinguer cellules assemblées et cellules construites. En effet, plus de 800 cellules ont été construites, mais 80 d'entre elles n'ont pas été assemblées. La raison en est que pour remédier à la pénurie de pièces détachées, le ministère de l'Air a donné l'ordre que les cellules n° 456 à 485 et n° 506 à 555 soient livrées comme rechanges; les n° 556 à 565 sont réservés à la Roumanie, mais ils ne seront pas livrés avant l'armistice. L'armée de l'Air a officiellement pris en compte 730 Potez 63.11.
On ignore si les 80 cellules non assemblées ont été livrées. À lire les doléances des GAO qui se plaignent du faible taux de disponibilité de leur matériel pour cause de manque de rechanges, il est à peu près certain que, soit elles n'ont pas été livrées, soit elles ont pourri dans quelque parc.
Il est également à noter que le n° 114, qui vole à Méaulte le 3 janvier 1940, est muni d'une aile nouvelle à envergure et surface agrandies; il est rebaptisé Potez 63.16 n° 01 et testé à partir de fin février au CEMA où il disparaîtra dans la tourmente. Cette version (catégorie T3) est destinée à l'entraînement des navigants.
À partir du n° 95, les moteurs M 6/7 entraînant une hélice Gnome-Rhône 2190M/2191M sont montés en alternance avec les M 4/5 et leur hélice Ratier 1527/1528 [3].

Un surarmement

L'armement de base se compose d'une mitrailleuse MAC 34 de 7,5 mm fixe, logée sous la partie centrale du fuselage et alimentée par un tambour de 300 cartouches, d'une MAC 34 sur affût mobile dans l'habitacle arrière avec deux tambours de 300 cartouches et une MAC 34 M39 fixe sous le fuselage, inclinée à 5°, tirant vers l'arrière et actionnée par le mitrailleur au moyen d'une pédale. Sur le plan offensif, l'appareil accomode deux lance-bombes Alkan J4x10 montés verticalement à l'intérieur du fuselage à la gauche du pilote, deux râteliers Alkan K51 en tandem sous le fuselage et à la droite du pilote (pour loger une bombe éclairante de type Michelin), deux râteliers Alkan K51 sous la partie centrale de l'aile et deux autres sous la partie extérieure. Ces quatre derniers sont destinés à loger chacun une bombe de 50 kg. Seuls les deux râteliers logés sous la partie centrale de l'aile seront installés. Les lance-bombes J4x10 ne seront plus montés à partir du n° 316 pour permettre de porter la capacité en carburant de 946 à 1 116 litres.
Au printemps de 1940, de nombreuses réflexions sont menées sur l'armement du Potez 63.11. Des modifications ont été entreprises dans les parcs pour renforcer la puissance de feu de l'appareil; ainsi, certains sont-ils désormais armés de deux ou trois mitrailleuses fixes tirant vers l'avant sous la partie centrale du fuselage. Cette initiative sera reprise à son compte par le constructeur qui ajoutera en outre quatre mitrailleuses d'aile, comme sur le Potez 631. Sans que l'on puisse en être certain, cette modification semble avoir été apportée sur les chaînes dans le courant du mois de mars, les premiers appareils neufs modifiés faisant leur apparition en unité vers la fin du mois. Ils sont qualifiés de « Potez 8 mitrailleuses », ce qui laisse à penser que l'armement avant fixe est alors limité à deux mitrailleuses. La plupart des avions déjà livrés recevront un armement d'aile de manière rétoactive à partir de fin mars, grâce à la livraison aux parcs de 400 ensembles.
La mitrailleuse fixe tirant vers le bas est remplacée par trois MAC 34 alimentées par bandes montées sur un affût souple

[3] Une référence pour le groupe moteur qui tourne dans un sens et une référence pour le groupe qui tourne dans l'autre, lubie du STAé et cauchemar des magasiniers !

Le Potez 63.11 n° 6 a été affecté au groupe de transformation 521 à La Perthe. Ce GT sera rebaptisé GAO 521 en date du 1er mai, mais sa mission restera de former les équipages d'observation. (Archives Aéro-Journal)

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES PRINCIPALES

Type : triplace de reconnaissance et d'observation.

Moteurs : deux Gnome-Rhône 14M 4/5 (hélices Ratier 1527/1528) ou 14M 6/7 (hélices GR 2190M/2191M) développant 700 ch au décollage et 660 ch à 5 000 m.

Dimensions : envergure, 16,00 m - longueur, 11,00 m - hauteur (au repos), 3,08 m.

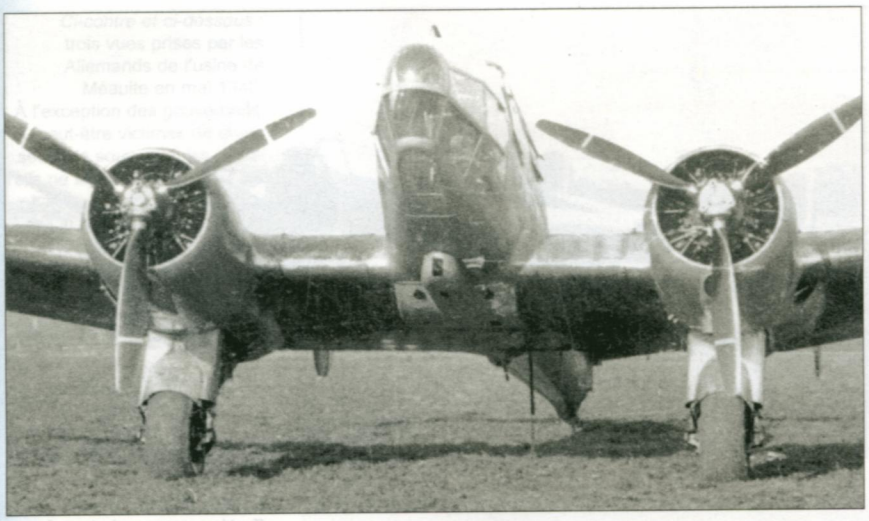
Poids : à vide, 2 450 kg - en charge, 4 433 kg.

Performances : vitesse maximale, de 400 à 425 km/h (en fonction de l'armement) à 5 000 m; de 330 à 370 km/h au niveau de la mer - distance franchissable, 1 500 km en vitesse de croisière (300 km/h) à 5 000 m - temps de montée à 2 000 m, 4 mn; à 7 000 m, 15 mn 41 sec.

Armement : jusqu'à 10 mitrailleuses MAC 34 de 7,5 mm fixes et 2 mobiles sur affût jumelé (voir texte) et deux bombes de 50 kg sur râteliers externes.

Production :

n° 01 à 03	X-977 à 979
n° 1 à 145	J-804 à 970
n° 146 à 215	C-645 à 714
n° 216 à 415	C-715 à 914
n° 416 à 565	C-915 à 999
n° 566 à 1 365	Sans matricule
n° 556 à 565	Réservés à la Roumanie



Sur ces deux photos, on distingue la combinaison à trois mitrailleuses sous la partie centrale du fuselage. Le pilote disposait d'un collimateur OPL 31M. Pour permettre à l'observateur d'évacuer d'urgence, les panneaux vitrés latéraux gauches pouvaient être largués. (Archives Aéro-Journal)

selon un angle décalé. Les vibrations causées par le tir simultané des trois armes permettent un « arrosage » aléatoire. C'est un système original mais probablement peu efficace. Enfin, dernière amélioration, l'affût Type 28 du mitrailleur arrière cède sa place à un SAMM AB 68 jumelé (rarissime en juin 1940).

Dans sa configuration maximale, l'armement du Potez 63.11 se compose de douze mitrailleuses, dont seulement deux mobiles ! Rétrospectivement, on peut s'interroger sur l'intérêt de monter autant d'armes fixes sur un avion de reconnaissance. En effet, ce surcroît de traînée et de poids (sans compter les 170 litres de carburant supplémentaires et les plaques de blindage additionnelles) n'arrange en rien les performances déjà médiocres de l'appareil. Si l'état-major envisage un moment d'utiliser le Potez 63.11 comme avion d'appui tactique, cette idée ne sera jamais traduite dans les faits. La raison en est que l'armée de l'Air n'a simplement aucune doctrine d'emploi pour ce type d'intervention.

La transformation des GAO

Comme il est prévu de transformer les GAO (groupes aériens d'observation) sur Potez 63.11, le haut commandement s'inquiète de la formation de leurs pilotes. Ceux-ci, souvent des réservistes, vont brutalement passer de biplans monomoteurs rustiques à un bimoteur moderne, à cabine fermée, train rentrant et hélices à pas variable, dont le pilotage et surtout l'atterrissage nécessitent une attention particulière.

En octobre 1939 s'ouvre un premier centre de transformation à Toulouse dédié aux pilotes de GAO. Doté des quelques Potez 631DC (double commande), il forme simultanément deux équipages provenant de cinq ou six GAO différents, charge à eux d'instruire leurs camarades à leur retour dans leur unité d'origine. Leur tâche est facilitée par le fait que le Potez 63.11 possède une double commande dans le poste de l'observateur. Celle-ci est cependant limitée à un manche amovible, à un palonnier et aux instruments suffisants pour permettre à l'observateur de s'écraser dans les lignes amies au cas où son pilote aurait été mis hors de combat. Il faut quand même reconnaître que cette disposition représente un luxe dans la mesure où la majorité des observateurs sont des officiers de l'armée de Terre et que leur connaissance du pilotage est plus que rudimentaire.

Toutefois, compte-tenu de l'ampleur de la tâche (et sans doute des limites de cette méthode d'auto-apprentissage), deux groupes de transformation, les GT 521 et 522, ouvrent leurs portes en novembre respectivement à La Perthe et Romilly-sur-Seine, suivis du GT 523 à Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs le mois suivant. Au 1er mai 1940, 217 pilotes de GAO sont passés avec succès par ces centres, ce qui cadre à peu près avec les besoins puisque à cette date 229 Potez 63.11 ont été livrés à ces unités.

Trois centres d'instruction spécialisés (CIR, centre d'instruction au renseignement) sont créés à Clermont-Ferrand, Rennes et Tours pour la formation des jeunes recrues, mais aussi des pilotes d'active changeant de spécialité et des pilotes étrangers. Au 1er mai 1940, 159 pilotes, 138 observateurs, 116 mitrailleurs et 74 radios se trouvent en cours de formation dans les CIR. Seuls les personnels d'active et de réserve transformés sur matériel moderne rejoindront une unité du front. Jusqu'au 1er juin, aucun personnel nouvellement formé ne sera affecté aux unités combattantes. Il semble peu probable qu'il y en ait eu après cette date, car devant ces difficultés, le général commandant les forces aériennes de l'Intérieur décide de fermer les CIR et d'envoyer les pilotes aux groupes de transformation rassemblés à Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs. Compte-tenu du joyeux bazar qui règne alors, c'est déjà beau si les élèves-pilotes ont pu rejoindre !

Cinq GAO perçoivent leurs premiers Potez 63.11 avant la fin de l'année 1939; il s'agit des GAO 501, 502, 2/506, 1/508 et 546. Au 10 mai 1940, tous les GAO ont reçu au moins trois Potez 63.11 (la dotation théorique complète étant de six appareils), le dernier équipé étant le GAO 544 qui percevra ses trois premiers appareils trois jours avant l'offensive allemande. Parmi ces unités figurent dix groupes basés hors du continent, dont le GAM 550 (groupe aérien mixte) à Calvi (Corse) et le GAO 1/583 installé à Alep (Syrie). Pour être exacts, il reste trois GAO sur matériel ancien, les 1/585, 587 et 590, installés en Afrique du Nord; seul ce dernier sera transformé sur Potez 63.11 avant l'armistice.

ORDRE DE BATAILLE DES UNITÉS DE RENSEIGNEMENT

10 mai 1940 - zéro heure

ZONE D'OPÉRATIONS AÉRIENNES NORD

Unité	Rattachement	Types	Effectif total	Dont dispo	Terrain
Ier ARMÉE					
GR I/14	FA101	Potez 63.11	8	7	Clastres-St Simon (02)
GAO 502	FA2	ANF 115	5	5	La Fère-Courbes (02)
		Potez 63.11	6	2	
GAO 503	FA3	ANF 115	8	0	Valenciennes (59)
		Potez 63.11	5	3	
GAO 504	FA4	LeO C.30	26	18	Denain-Prouvy (59)
		Potez 390	1	0	
		Potez 63.11	6	3	
GAO 505	FA5	Potez 390	1	0	Le Quesnoy-Vertain (59)
		Potez 63.11	6	4	
GAO 544	FA34	ANF 115	5	5	Villers-lès-Guise (02)
		Potez 63.11	5	4	
IIe ARMÉE					
GR II/22	FA102	Potez 63.11	8	7	Chatel-Chéhéry (08)
GAO 507	FA35	ANF 115	9	5	Attigny (08)
		Potez 63.11	6	4	
GAO 510	FA10	Potez 390	3	3	Attigny (08)
		Potez 63.11	6	6	
GAO 518	FA18	Breguet 270	5	5	Challerange (08)
		Potez 63.11	6	6	
GAO 2/520	FA26	ANF 115	6	5	Challerange (08)
		Potez 63.11	6	4	
VIIe ARMÉE					
GR I/35	FA107	Potez 63.11	12	11	St Omer-Wizernes (62)
GAO 501	FA1	ANF 115	6	6	Dunkerque-Mardyck (59)
		Potez 63.11	6	3	
GAO 516	FA16	Breguet 270	8	6	Calais-St Inglevert (62)
		Potez 63.11	4	4	
GAO 552	FA28	ANF 117	6	5	St Omer-Wizernes (62)
		Potez 63.11	6	5	
IXe ARMÉE					
GR II/52	FA109	Potez 637	6	6	Couvron (02)
		Potez 63.11	9	5	
GAO 511	FA11	Potez 390	3	1	Villers-lès-Guise (02)
		Potez 63.11	6	2	
GAO 545	FA33	Breguet 270	4	4	Denain-Prouvy (59
		Potez 63.11	3	0	
GAO 547	FA32	Breguet 270	3	3	La Malmaison (08)
		Potez 63.11	4	2	
GAO 2/551	FA25	ANF 117	6	3	Tournes-Belval (08)
		Potez 63.11	5	3	
GAO 4/551	FA29/30	ANF 117	4	3	Romeries-Escarmain (59)
		Potez 63.11	6	2	
RÉSERVE					
GAO 515	FA42	ANF 117	6	6	Connantre (51)
		Potez 63.11	3	0	

ZONE D'OPÉRATIONS AÉRIENNES EST

3e DIVISION AÉRIENNE					
GR I/52		Potez 637	7	4	St Dizier (52)
		Potez 63.11	5	4	
		Bloch 174	3	2	
IIIe ARMÉE					
GR I/22	FA103	Potez 63.11	9	6	Metz-Frescaty (55)
GAO 1/506	FA23	ANF 113/115	6	4	Doncourt-lès-Conflans (54)
		Potez 63.11	4	4	
GAO 2/506	FA6	ANF 117	5	4	Chambley-Bussières (54)
		Potez 63.11	9	5	
GAO 2/508	FA22	Breguet 270	9	5	Mars-la-Tour (54)
		Potez 63.11	6	6	
GAO 1/551	FA21	ANF 113/117	4	4	Étain-Buzy (55)
		Potez 63.11	6	5	
GAO 3/551	FA27	ANF 113/117	6	3	Senon-Spincourt (55)
		Potez 63.11	6	4	
IVe ARMÉE					
GR I/36	FA104	Potez 63.11	10	7	Martigny-les-Gerbonvaux (88)
GAO 509	FA9	Breguet 270	3	2	Delme (57)
		Potez 63.11	4	4	
GAO 1/520	FA20	ANF 115	7	5	Morhange (57)
		Potez 63.11	8	4	
Ve ARMÉE					
GR II/36	FA105	Potez 63.11	11	6	Neufchâteau (88)
		Bloch 174	3	2	
GAO 512	FA12	Potez 390	8	7	La Perthe (51)
		Potez 63.11	7	3	
GAO 517	FA17	Potez 390	3	3	Neufchâteau (88)
		Potez 63.11	6	5	
GAO 548	FA8	ANF 115	6	5	Épinal-Dogneville (88)
		Potez 63.11	3	0	
GAO 553	FA24	ANF 115	2	2	Nancy-Azelot (54)
		Potez 63.11	3	3	
RÉSERVE					
GAO 546	FA31	Pz 25/Bre 270	3	3	Sézanne (51)
		Potez 63.11	6	4	

ZONE D'OPÉRATIONS AÉRIENNES SUD

6e DIVISION AÉRIENNE					
GR I/33		Potez 637	7	2	Dôle (39)
		Potez 63.11	6	1	
		Bloch 174	3	1	
VIIIe ARMÉE					
GR I/55	FA108	Bloch 131	2	0	Lure-Malbouhans (70)
		Potez 63.11	8	8	
GAO 513	FA13	Breguet 270	5	4	Belfort-Chaux (90)
		Potez 390	3	2	
		Potez 63.11	3	2	
GAO 543	FA7	Potez 25	5	4	Luxeuil-St Sauveur (70)
		Potez 63.11	6	4	
RÉSERVE					
GAO 1/508	FA106	Breguet 270	9	?	Romilly (10)
		Potez 63.11	12	?	

ZONE D'OPÉRATIONS AÉRIENNES DES ALPES

GAM 550		Breguet 270	3	?	Calvi (20)
		Potez 631	4	?	
ARMÉE DES ALPES					
GR II/14	A.Alpes	Potez 637	1	1	Valence-Chabeuil (26)
		Potez 63.11	?	?	
GAO 2/514	FA14	ANF 115	6	5	St-Etienne-de-St-Geoirs (38)
		Potez 63.11	4	3	

À L'INSTRUCTION OU EN TRANSFORMATION

GAO 581	FA39	Potez 63.11	4	3	Cannes-Mandelieu (06)
GAO 582	FA40	Potez 63.11	?	?	Valence-Chabeuil (26)
GAO 1/584	FA37	Potez 63.11	3	2	Valence-Chabeuil (26)
GAO 1/589	FA41	Potez 63.11	7	?	Sisteron (04)

RÉSERVE GÉNÉRALE

GR II/55	FA106	Potez 63.11	10	5	Marcilloles (38)
GAO 1/514	FA36	ANF 117	6	4	Touillon-lès-Montbard (21)
		Potez 63.11	6	4	

AUTRES THÉÂTRES D'OPÉRATIONS

GAO 581	Potez 63.11	6	Marrachech (Maroc)
GAO 582	Potez 63.11	7	Fès (Maroc)
GAO 1/583	Potez 63.11	6	Alep (Syrie)
GAO 584	Potez 63.11	4	Sétif (Algérie)
GAO 1/585	Potez 25, 29	?	Alger-Maison-Blanche (Algérie)
GAO 586	Potez 63.11	4	Tunis (Tunisie)
GAO 587	Potez 25, 29	4	Agadir (Maroc)
GAO 590	Potez 25, 29	?	Gabès (Tunisie)

Certains avions ont reçu une plaque de blindage pour protéger le mitrailleur arrière. Pas plus que cette protection, l'affût jumelé ne semble pas avoir été très répandu avant l'armistice.
(Collection J. Mutin)

S'il est prévu de transformer intégralement les GAO sur Potez 63.11, la plupart conservent encore quelques avions anciens, qui leur seront bien utiles dans les jours qui suivront l'offensive allemande. En effet, comme on le verra par la suite, nombre de Potez 63.11 seront détruits au sol dès le 10 mai et les groupes seront bien contents d'avoir conservé leurs vieux Mureaux pour effectuer des missions.

Au 10 mai 1940, 232 Potez 63.11 (dont 166 sont immédiatement opérationnels, soit environ 72%) font face à l'ennemi dans les deux principales zones d'opérations aériennes. Si l'on y ajoute les Potez 637, les quelques rares Bloch 174 et les types anciens qui se trouvent toujours en première ligne, l'aviation de reconnaissance et d'observation représente quelque 40% des effectifs prêts à être engagés. C'est dire l'importance qu'attache l'armée française au renseignement aérien ! Quand on sait le peu de cas qu'en feront les états-majors, on peut légitimement se demander s'il était bien utile de sacrifier autant d'équipages pour des missions dont les résultats ont surtout suscité haussements d'épaules, indifférence et sarcasmes.

Le Potez 63.11 n° 190 (C-689) du GR I/14, probablement à La Fère-Courbes, à la fin de l'hiver 39/40.
(Archives Aéro-Journal)

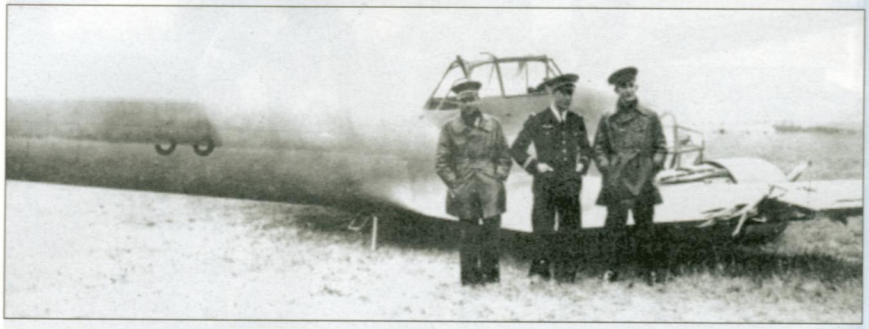
EN OPÉRATIONS
3 septembre 1939 - 25 juin 1940

Comme on l'a vu dans le tableau de la page 9, c'est au début de la seconde quinzaine de septembre que les Potez 63.11 font timidement leur apparition dans les trois groupes rattachés à la ZOAE. Tous, sans exception, sont livrés avec des hélices bipales qui, en théorie, leur interdisent de franchir les lignes. Toutefois, les besoins des commandements sont tels que tout le monde va passer outre. La toute première mission d'un Potez 63.11 est à mettre au crédit du GR II/22 en date du 13 octobre. En fait, ce groupe réalise trois sorties dans la journée, deux confiées au n° 25 et une au n° 14.
Pour pallier l'insuffisance des performances, les premières sorties sont effectuées en vol rasant. Il n'est donc pas question de rapporter des photos, mais des informations recueillies par l'observateur. À basse altitude et sans protection d'aucune sorte, le Potez se révèle vulnérable aux armes de petit calibre.

Premières missions

Le 15 octobre, la mission du Potez n° 53 du GR II/22 s'achève sur le ventre, l'aile droite ayant été déchirée par un obus de gros calibre. L'équipage du capitaine Quenet s'en tire sans mal.
Le 21 octobre voit la première sortie d'un Potez 63.11 du 14e GAA. Elle manque de se terminer tragiquement. Envoyé dans la vallée de la Blies, le n° 21 est touché par la *flak*. Il doit atterrir d'urgence à Delme où il dépose l'observateur, le lieutenant Josselin, grièvement blessé au dos.
La mauvaise série se poursuit le 30 du même mois pour le GR II/22 qui perd le n° 36. Touché par la *flak*, l'appareil rentre au moment où la nuit tombe. Le pilote, le sergent Fuhrer, ne voit pas un pylone à haute tension qu'il heurte du bout de l'aile gauche; il doit poser son appareil sur le ventre en rase campagne. L'avion est détruit, mais l'équipage indemne.
Et ce n'est pas fini ! Le 7 novembre, le n° 31 de ce groupe est attaqué par neuf Bf 109 au-dessus de Volklingen. Le caporal Cadoux (m) est tué d'une balle dans la tête. L'avion, fortement endommagé, se pose à Metz-Frescaty. Deux pilotes allemands revendiquent un Potez 63 dans la région de Volklingen, l'*Oberleutnant* Wolf-Dietrich Wilcke de la 7./JG 53 et l'*Unteroffizier* Max Stotz de la 3./JG 76.
Fin octobre, le 14e GAA reçoit le renfort de quatre Potez 637 du GR II/33, dont deux sont abattus le 7 novembre par le III./JG 53. Ce n'est qu'à compter du début du mois de décembre que ce groupe peut effectuer ses premières missions avec son propre matériel. Handicapé, comme toutes les autres unités, par le manque chronique de rechanges, il ne réalise que sept missions en décembre et six en janvier.
Le manque d'équipages se fait aussi sentir. En particulier au I/22 qui, à la mi-avril, ne compte que sept pilotes qualifiés sur Potez. En renfort, l'état-major lui affecte un lieutenant réserviste dont le dernier avion qu'il a piloté était un... Breguet XIX.
Au 15 décembre, le II/22 a effectué 51 missions (dont 10 de nuit) dans un rayon de moins de 50 km, 66 (dont 12 de nuit) dans un rayon compris entre 50 et 100 km et 7 (dont 5) dans un rayon supérieur à 100 km. En janvier, il perçoit sept Potez, ses premiers appareils munis d'hélices tripales.
Le 10 janvier 1940, le n° 184 du GR II/55 est descendu par l'*Oberleutnant* Reinard Seiler de la 1./JG 54. L'appareil s'écrase à Blotzheim. Les lieutenants Pierre Boulard (o) et Raymond Felix (p) et le sergent-chef Marcel Chancrin (m) sont tués. Avant de succomber, le mitrailleur a abattu le Bf 109E du *Leutnant* Ernst Schütz (†), *Adjutant* du groupe.

« Le contact a commencé à haute altitude. Une seule patrouille légère a prononcé l'attaque. Il semble que ce soit le procédé de combat normal de l'aviation de chasse



En haut :
l'équipage du Potez 63.11 n° 53 qui a été contraint à un atterrissage forcé après avoir été touché par la *flak* près de Rodt sur la rive droite de la Sarre, le 15 octobre 1939. De gauche à droite, sous-lieutenant Péronnet (o), capitaine Quenet (p) et sergent Salmon (m).
On note les dégâts causés par l'obus de 37 mm au bord de fuite de l'aile droite. On distingue moins bien le trou fait par une balle qui a traversé le fuselage entre les deux chiffres du numéro de série.

Ci-dessus :
le Potez 63.11 n° 36 du GR II/22 détruit le 30 octobre 1939. L'équipage, sous-lieutenant Lechevrel (o), sergent Fuhrer (p) et caporal Blanchot (m), est miraculeusement indemne.
(Archives Aéro-Journal)

Le Potez 63.11 n° 21 est l'un des premiers perçus par le 14e GAA (futur GR I/14) le 9 octobre à Martigny-les-Gerbonvaux.
Bien que muni d'hélices bipales, il n'en effectue pas moins une mission de reconnaissance le 21 octobre qui manque de se terminer tragiquement. Ce n'est pas avant le mois de décembre que sont livrés les premiers appareils équipés de tripales métalliques.
(Archives Aéro-Journal)

L'équipage du Potez n° 184 du GR II/55 sur le terrain de Lure-Malbouhans avant la mission du 10 janvier 1940, dont il ne reviendra pas. De gauche à droite : sergent-chef Chancrin, lieutenant Boulard et lieutenant Félix. Les trois hommes portent l'équipement spécial pour les mission à haute altitude. (Photo J. Gaillard)

ennemie du secteur. (Le lieutenant Rambault, de la même escadrille, a été attaqué par deux Me 109 sur douze, les dix autres étant utilisés contre la chasse française).

« Il est difficile de recueillir des indications précises sur les évolutions entre 6 500 mètres et 400 mètres. Par contre des renseignements assez précis ont été rassemblés pour la dernière phase du combat qui commence à 400 mètres à Hirtzfelden. À ce moment un Me 109 est abattu par le Potez et aussitôt la deuxième patrouille légère vient se joindre à l'avion restant. L'attaque a lieu en "noria".

« Le Potez 63 évolue à peu près conformément à l'itinéraire (renseignements recueillis pas à pas par un officier de renseignements d'artillerie). Le mitrailleur arrière n'a plus tiré, mais l'avion se défendait bien par la manœuvre. Il était tiré de temps en temps chaque fois qu'il présentait son flanc (l'attaque paraît donc avoir été préparée d'assez loin et exécutée en tenant compte des évolutions). Très peu avant la chute, le Potez a subi une forte rafale. L'avion a cabré jusqu'à 100 mètres et a fait une abattée. Il a été retrouvé sur l'appareil 3 impacts d'obus, 18 impacts de balles dont 10 dans le stabilisateur. »

OBSERVATION

1 - Valenciennes	GAO 503
2 - Denain-Prouvy	GAO 504, 545
3 - Le Quesnoy-Vertain	GAO 505, 4/551
4 - Villers-lès-Guise	GAO 511, 544
5 - Tournes-Belval	GAO 2/551
6 - La Malmaison	GAO 547
7 - Attigny	GAO 507, 510
8 - Challerange	GAO 518, 2/520
9 - Sézanne	GAO 546
10 - La Perthe	GAO 512
11 - Connantre	GAO 515
12 - Senon-Spincourt	GAO 3/551
13 - Étain-Buzy	GAO 1/551

RECONNAISSANCE

A - Athies-s/s-Laon	GR II/33
B - Chatel-Chéhéry	GR II/22

La fin de la « Drôle de Guerre »

Le 11 mars, alors qu'il s'apprête à se poser après un essai de prise de vue à haute altitude au-dessus du terrain de Metz, le n° 22 du GR I/22 est coiffé par une patrouille du III./JG 53. Le pilote, le lieutenant Meitret, est blessé dans l'attaque et s'écrase à l'atterrissage. La victoire est attribuée à l'*Oberleutnant* Wolf-Dietrich Wilcke.

Le 1er mai voit la création d'un nouveau groupe, le GR II/14, formé avec un avion et un équipage tiré au sort dans chacun des autres groupes de reconnaissance. Sa mise en œuvre sera longue (la section photo n'arrive que le 18 mai) et il ne pourra effectuer sa première mission de guerre que le 17 juin. Du même coup, le 14e GAA est rebaptisé GR I/14.

10 mai 1940

À l'aube du 10 mai, l'enfer se déchaîne sur les aérodromes français. Bien que les attaques allemandes ne clouent pas l'armée de l'Air au sol, certains groupes de reconnaissance et d'observation sont durement touchés. Et ils n'ont pas été attaqués par hasard. Le haut commandement de la Luftwaffe a cherché à frapper de cécité l'armée française en face des Ardennes. Il y est parvenu en grande partie, l'incrédulité des états-majors français faisant le reste.

À Athies-sous-Laon, le GR II/33 perd un appareil (n° 154), trois autres (n° 45, 153 et 156) endommagés devont être abandonnés lors du repli du groupe le 16 mai.

À Tournes-Belval, le GAO 2/551 perd un ANF 117 et plusieurs Potez 63.11 sont endommagés. Dans la soirée, il est recomplété par le transfert de quatre Potez des GAO 502 et 544. Malheureusement, un nouveau bombardement en fin de matinée le 11 mai lui coûte cinq Potez détruits (dont deux du 502), quatre autres étant rendus indisponibles. Il ne lui reste plus que le Potez n° 603 et le Mureaux 117 n° 161 et devra être replié dans la journée du 13.

La situation est à peu près identique partout. À Metz-Frescaty, un Potez est détruit au I/22, à Nancy-Azelot le II/36 perd deux Bloch 174 et trois Potez 63.11 (n° 174, 182 et 214), cinq autres étant endommagés à des degrés divers... Retardées pour cause de bombardement, les missions ne tardent pas à décoller. Le n° 425 du GR I/22 est coincé par une patrouille du I./JG 2 au-dessus du Luxembourg. L'*Oberleutnant* Hans-Jobst Hauenschild l'expédie en flammes près d'Esternach. Les trois occupants (sous-lieutenant Albert Chaumont, sergent André Pelletier et sergent-chef Arthur Cattoen) sont tués et provisoirement inhumés près de l'épave de leur avion.

En survolant la Blies à basse altitude dans la soirée, le n° 202 du GR I/36 est fortement secoué par des tirs de la *flak* qui coupent les commandes de direction. Si le pilote (lieutenant Coudercq) parvient à se poser à Gubelange, l'observateur (capitaine Larmier) est projeté hors de l'avion. Parachuté, il est fait prisonnier.

11 MAI 1940

Le n° 163 du GR II/52 est atteint par une salve de mitrailleuse en survolant les Ardennes belges. L'observateur (sous-lieutenant Colin) est grièvement blessé et le mitrailleur (sergent-chef Millet) atteint à une main. Le pilote (sergent-chef Martin) se pose sur le ventre près de Vouziers.

12 MAI 1940

Au cours d'une mission au-dessus des Ardennes Luxembourgeoises, le n° 444 du I/22 tombe victime de Bf 109 du II./JG 53 (sixième victoire de l'*Oberleutnant* Heinz Bretnütz). Les trois aviateurs français sont capturés. Le capitaine Lainey (p) rapporte les circonstances du combat :

« Au moment d'atteindre Diekirch, vers 11h00, je vois de nombreux Me 109 vers la droite, à une distance de 800 mètres environ, et de quelque 200 mètres plus élevés que nous; juste en direction de Sierck et du soleil. J'en vois d'autres passer presque au-dessus de nous, en travers de gauche à droite. Visiblement, ils manœuvrent pour se placer dans le soleil. Aussitôt, je pique, vers la France, en surveillant les Allemands au-dessus de moi. Je vois l'un d'entre eux prononcer une attaque. À grande vitesse, je m'engage dans une spirale à droite, que je serre au maximum. Mon mitrailleur tire. Au-dessous, je vois Luxembourg. Les attaques se succèdent. Je n'entends rien de ce que dit le mitrailleur. Une première fois nous sommes touchés vers 5 000 mètres. Mes vitres sont brisées, je n'y vois plus grand'chose.

« Une deuxième fois nous sommes touchés, durement, vers 1 000 mètres. L'avion m'obéit toujours, mais une légère fumée envahit la cabine et ça sent le brûlé. Le sol arrive, je redresse en rase-mottes et file droit vers la France. Mon moteur gauche s'arrête net, capotage en flammes. Je saute des obstacles. Il m'est impossible de réduire le pas de l'hélice droite.

Devant moi une grande étendue boisée. Le feu se développe, la vitesse tombe, je ne peux plus voler. Juste avant la lisière de la forêt, je pose mon avion sur le ventre, en bousculant de petits arbres. L'avion s'arrête et flambe.Le lieutenant Detrie sort par une déchirure de la cabine avant, l'adjudant Gres a été éjecté dans le choc, je sors par le panneau supérieur. Le Lieutenant Detrie et l'adjudant Gres sont contusionnés, j'ai le bras gauche qui saigne (balle dans le bras) et les sourcils légèrement brûlés.

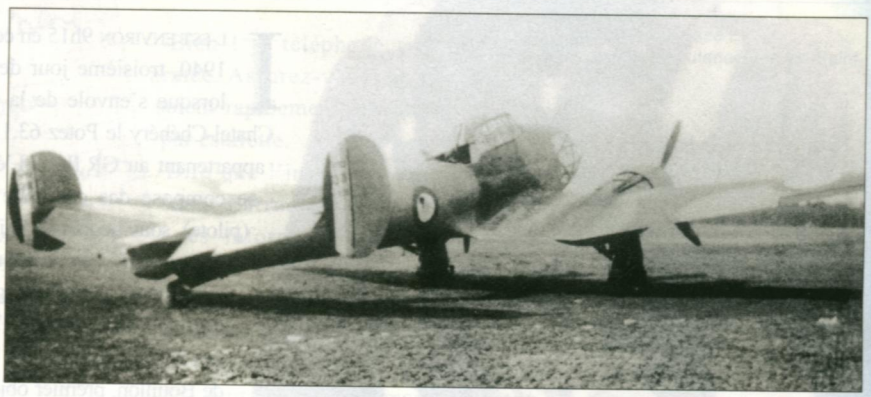
« Nous nous sauvons au sud de Luxembourg. Abandonnant nos équipements, nous suivons une haie, en direction de la forêt vers la frontière. À 150 mètres de l'avion, une rafale de fusil-mitrailleur retentit. Nous nous couchons. Presque aussitôt arrivent des Allemands qui nous font prisonniers. »

Au soir du 12 mai, le I/22 ne dispose plus que de cinq pilotes qualifiés sur Potez 63.

Le GR I/35 perd le n° 317, descendu en flammes par une patrouille du I./JG 20 (*Leutnant* Hans Kolbow) au sud d'Anvers vers 17h55. Les trois membres d'équipage (sous-lieutenant Lamy et sergents-chefs Sordet et Vanaret) sont blessés et hospitalisés à Zuydecoote.

Au GR I/14, c'est le n° 180 qui tombe victime de quatre Bf 109 et doit faire un atterrissage forcé près de Marchienne. Les trois occupants sont sains et saufs.

Enfin, le n° 80 du GR I/36 est atteint de plein fouet par un obus de 37 mm. Malgré de graves blessures, le pilote (adjudant Jean Haure) tente un atterrissage au sud de Metz, mais l'avion rebondit et passe sur le dos, entraînant dans la mort le pilote et l'observateur (sous-lieutenant Robert Marcuse); le mitrailleur (sergent Cauquil), ejecté à l'impact au sol, n'est que légèrement contusionné.



En haut :
10 mai : parvenue la première sur les lieux du crash du Potez 63.11 n° 425, une patrouille allemande a donné une sépulture provisoire aux trois aviateurs du GR I/22.
Les corps seront inhumés par la suite dans un cimetière militaire en Allemagne.
(ECPA-D)

Ci-dessus :
le n° 202 du GR I/36 après sa mission mouvementée du 10 mai dans la vallée de la Blies. On distingue un trou d'obus dans la cocarde.
(Collection J. Mutin)

13 MAI 1940

Selon les statistiques de l'EMGAA, 47 Potez 63.11 ont été mis hors de combat (considérés comme irréparables) au cours des quatre premiers jours de l'offensive allemande. En contre-partie seulement 9 avions neufs ont été livrés aux armées.

14 MAI 1940

Le lieutenant Noël Kervella, observateur à bord d'un appareil du GR I/14, a l'artère fémorale sectionnée par un éclat d'obus entre Namur et Charleville. Le sergent Rouch pose l'appareil d'urgence à Maubeuge, mais l'observateur décède pendant son transport à l'hôpital.

Au I/36, c'est le n° 173 qui tombe victime de la *flak* au moment où il va se poser, vers 02h30, sur le terrain de Martigny-les-Gerbonvaux. L'observateur, le lieutenant Louis Pierrat, et le pilote, le capitaine Marius Louchard, sont tués sur le coup. Le mitrailleur, le sergent-chef Marcel Fèvre est grièvement blessé. Il sera fait prisonnier sur son lit d'hôpital quelques jours plus tard.

15 MAI 1940

Vers 5 heures du matin, le sergent Robert Bernet s'installe derrière la mitrailleuse du Potez 63.11 n° 192 du GR I/14. Il ne se doute pas, à cet instant, que cette mission sera sa dernière. Parvenu dans le secteur de Namur, l'appareil est violemment pris à partie par la *flak*.

LE 12 MAI À BOUILLON, JE « LES » AVAIS VUS !

Entretien de l'auteur avec Lucien Saint-Genis (1981)

Il est environ 9h15 en ce 12 mai 1940, troisième jour de guerre, lorsque s'envole de la piste de Chatel-Chéhéry le Potez 63.11 n° 280 appartenant au GR II/22. L'équipage se compose des capitaine Fouché (pilote), sous-lieutenant Saint-Genis (observateur) et sergent Taïb (mitrailleur). Tout en grimpant jusqu'à 3 000 mètres, l'appareil met le cap plein nord en direction de Bouillon, premier objectif fixé à cette mission de reconnaissance dans les Ardennes belges.

La suite, Lucien Saint-Genis la raconte lui-même.

« La campagne inondée de soleil défilait sous l'avion. C'était un magnifique dimanche de printemps, le dimanche de Pentecôte, si mes souvenirs sont exacts. Franchement, il fallait avoir beaucoup d'imagination pour penser que nous étions en guerre... J'étais assis, là, dans la carlingue avant, mon carnet sur le genou gauche, mon crayon dans la main droite, prêt à noter toute information que je jugerai d'intérêt pour notre commandement.

« C'est alors que la capitaine Fouché a crié dans le laryngophone : *Bouillon, droit devant*. Comme convenu, nous sommes descendus jusqu'à 1 500 mètres et quelques secondes avant d'arriver sur la boucle de la Semois (qui change d'orthographe en changeant de pays), j'ai déclenché la caméra.

« Nous avons survolé la ville selon un axe sud-nord, mais en arrivant à l'extrémité nord, juste sur la boucle de la rivière, je n'ai pu réprimer un cri : *Nom de D...! Regardez sur votre droite*, ai-je ajouté à l'attention du capitaine Fouché. Celui-ci m'a aussitôt répondu : *J'ai vu. Qu'est-ce que c'est ?* Fouché ne pouvait manier son avion comme il le voulait. La caméra tournait et toute manœuvre aurait eu pour conséquence de rendre le film flou. *Des chars qui traversent la rivière*, répondis-je au capitaine. *Il y en a sur les deux rives. Oh ! il y en a d'autres plus loin, au moins une cinquantaine.* Le capitaine me demanda : *Des Boches ?* Je n'en avais pas le moindre doute et je le lui dis. Nous nous sommes tus devant ce spectacle qui n'annonçait rien de bon. J'ai noté ce que j'avais à noter sur mon carnet et nous avons poursuivi notre mission jusqu'à Arlon, en passant par Bertrix et Libramont, où nous n'avons rien vu. Puis, nous sommes rentrés à Chatel-Chéhéry. Sur le chemin du retour, je me demandais s'il s'agissait d'avant-gardes ou d'éclaireurs. Je ne tarderai pas à le savoir, mais, ça, à ce moment, je l'ignorais. Mais, le plus dur restait à venir. »

De retour au bercail, l'appareil photo est extrait de l'appareil et la section photo se met au travail. Le GR II/22 a installé son poste de commandement dans une gentilhommière proche du terrain, une maison de caractère mais délabrée, que les équipages ont retapée pendant les heures creuses de la « Drôle de Guerre ». Dans la grande pièce du bas, le sous-lieutenant Saint-Genis retrouve le commandant du groupe, le commandant Barruet. À la vue du jeune lieutenant qui vient d'entrer essoufflé avec grand fracas, le commandant Barruet relève la tête :

– Et bien ! Mon lieutenant, vous m'avez l'air dans un drôle d'état...

– Mon commandant, si vous saviez... il y a de quoi. Les Allemands sont à Bouillon.

– Qu'est-ce que vous racontez ? Vous êtes sûr ?

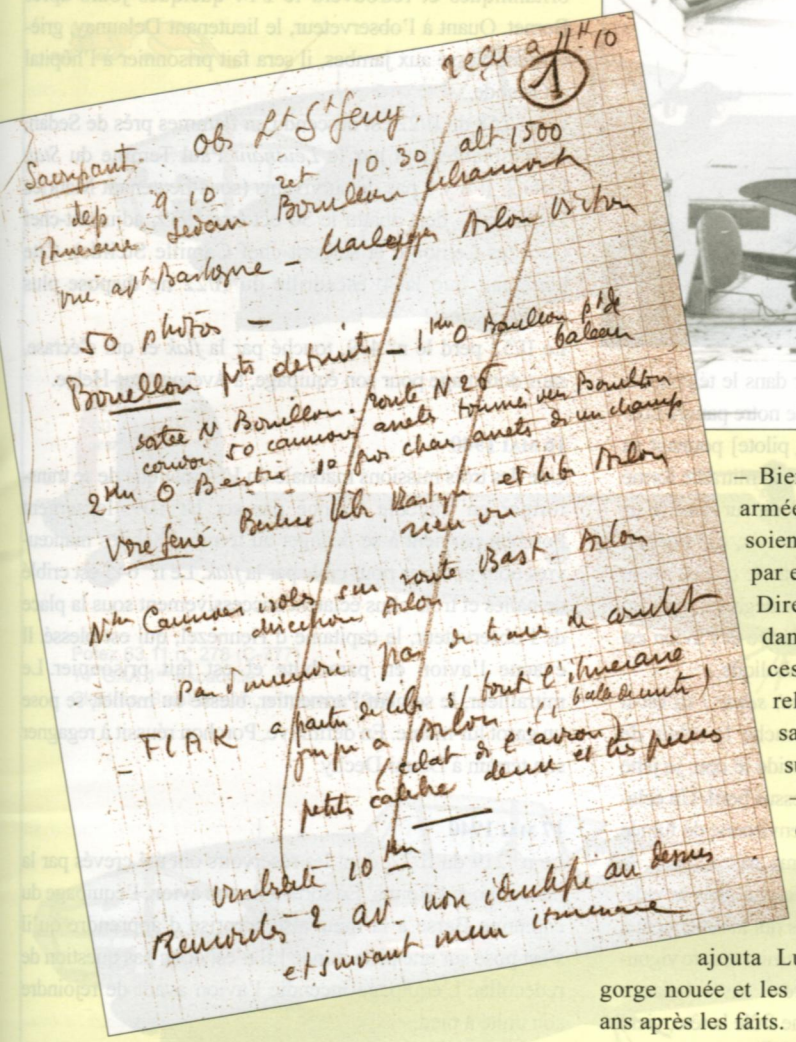
– Certain, Mon commandant. D'ailleurs, nous rapportons une cinquantaine de photos.

– Mais, enfin, c'est impossible, la dernière reconnaissance n'a rien donné.

– C'était hier en fin d'après-midi, Mon commandant.

– Vous voulez dire... qu'en une nuit, « ils » sont arrivés à vingt kilomètres de Sedan ?

Le commandant Barruet réfléchit un instant puis ajoute :



– Bien ! je téléphone au PC de la 2e armée. Assurez-vous que vos clichés soient rapidement développés et portés par estafette.

Dire que l'interlocuteur du commandant Barruet à la 2e armée accueille ces informations avec scepticisme relève de l'euphémisme. La conversation tourne vite court et s'achève sur un brutal :

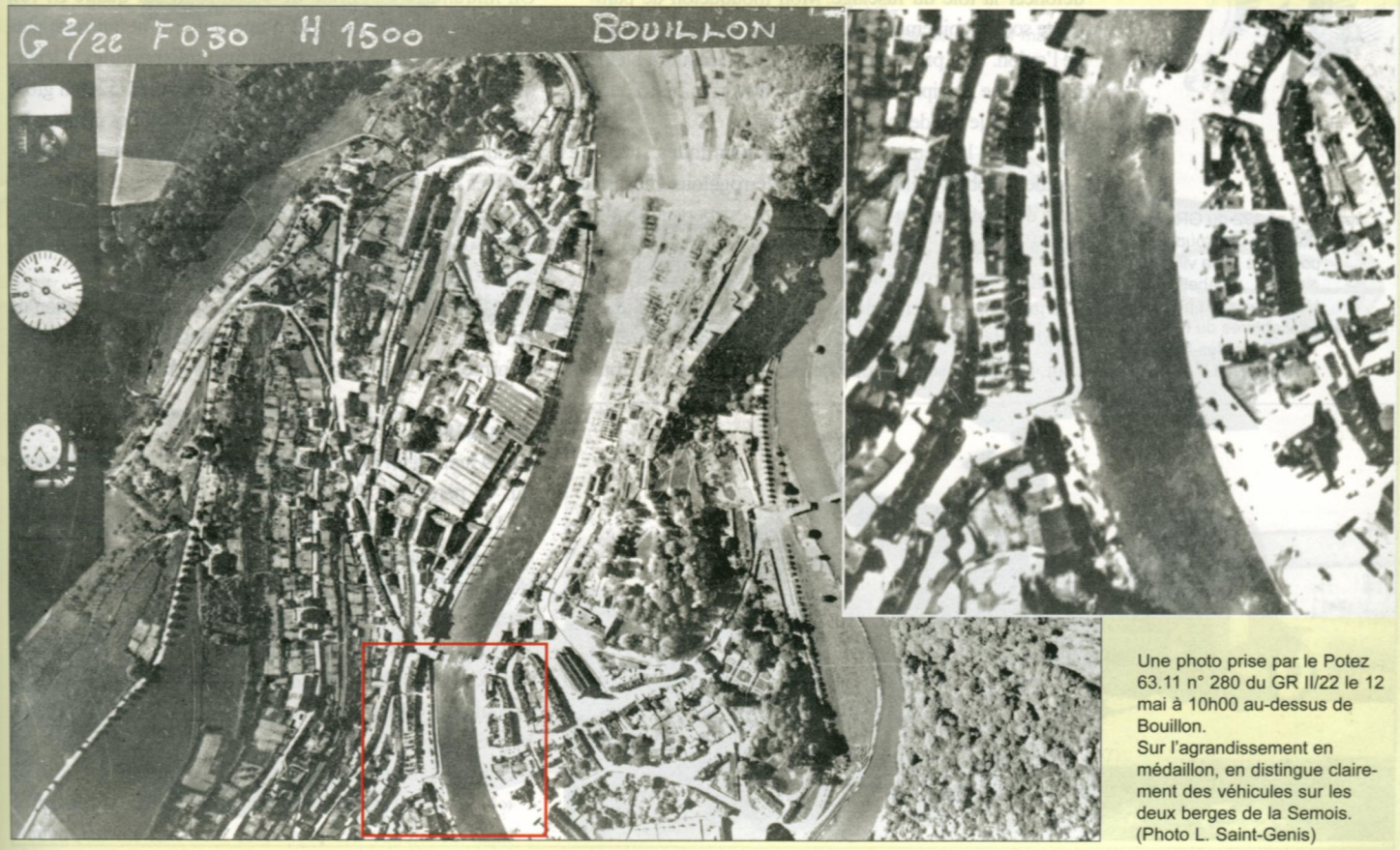
– Soyons sérieux, Mon commandant, si les Allemands étaient à vingt kilomètres de Sedan, ça se saurait !

« Ils allaient bientôt le savoir ! », ajouta Lucien Saint-Genis à l'auteur, la gorge nouée et les larmes au bord des yeux, quarante ans après les faits.

Page opposée :
le sous-lieutenant Lucien Saint-Genis.

Ci-dessus :
le Potez 63.11 n° 280 à Metz-Frescaty en novembre 1939. (Photos L. Saint-Genis)

Ci-contre :
la page du carnet de Lucien Saint-Genis sur laquelle il a noté ses observations. SACRIPAN est le nom de code du GR II/22.



Une photo prise par le Potez 63.11 n° 280 du GR II/22 le 12 mai à 10h00 au-dessus de Bouillon.
Sur l'agrandissement en médaillon, en distingue clairement des véhicules sur les deux berges de la Semois. (Photo L. Saint-Genis)

Le n° 192 du GR I/14 quelques jours avant sa mission fatale du 15 mai. (SHAA)

« – *Je suis blessé !* crie l'observateur dans le téléphone. Les éclats cognent sur la tôle mince de notre pauvre taxi. Impassible, Castres [sergent Castres, pilote] poursuit sa manœuvre dansante, mais sur la droite, la mitraille forme un véritable rideau de feu qui paraît venir sur nous. le tir est si bien ajusté que nous sommes suivis, enveloppés, précédés d'une multitude d'éclatements. Je crie au pilote de manœuvrer plus en zig-zag pour se dégager, mais un obus vient hacher littéralement une dérive et l'avion est désemparé au milieu de ce guêpier diabolique.

« Faut-il sauter en parachute ? – *Oui, saute !* m'est-il vivement répondu. Lestement, j'arrache le relais de poitrine et de laryngophone qui me bride le cou; je jette casque, lunettes, gants et cartes par dessus bord. Un éclatement me secoue terriblement et m'environne de fumée noire. J'empoigne vigoureusement ma mitrailleuse, la tourne, l'arrache du support et la précipite dans le vide. Mais sur les quatre câbles métalliques qui la retiennent à l'avion, trois seulement ont cassé, le dernier résiste vigoureusement. La maudite pétoire se balance dangereusement à droite, à gauche, me frôle la tête, vient défoncer la tôle du fuselage. Mon mouqueton de parachute sorti inopinément de son gousset est perdu au fond de l'avion. Tant pis, je saisi la poignée de secours à pleine main, je me précipite dans le vide à travers la fumée et la mitraille et je tire de toutes mes forces. »

Tombé dans la zone des armées britanniques, près de Bruxelles, Robert Bernet subit un interrogatoire musclé de la part d'un officier de Sa Majesté qui est persuadé qu'il a affaire à un espion. Il sera libéré par des gendarmes français. et regagnera son groupe à Caen le 24 mai.

Le sergent Castres tente de se poser sur le terrain d'Évère, mais il a été mis hors d'usage et il doit viser un champ voisin. Le pilote sera évacué en Angleterre par les troupes britanniques et retrouvera le I/14 quelques jours après Bernet. Quant à l'observeteur, le lieutenant Delaunay, grièvement blessé aux jambes, il sera fait prisonnier à l'hôpital d'Ostende.

Le n° 258 du II/22 est descendu en flammes près de Sedan, vraiemblablement par le *Leutnant* Paul Temme du *Stab* I./JG 2. Il n'y a pas de survivants (sous-lieutenant Maurice Lechevrel – déjà abattu le 30 octobre 1939, adjudant-chef Georges Lemoine et sergent-chef Camille Steilde). Ctte perte fait que la 4e escadrille du II/22 ne dispose plus d'aucun avion !

Le II/52 perd le n° 439, touché par la *flak* et qui s'écrase, sans dommage pour son équipage, à Avesnes-sur-Helpe.

L'épave du n° 192 du GR I/14 est visitée par un groupe de pompiers de la ville de Giebelstadt. L'appareil s'est posé à quelques encablures du terrain de Bruxelles-Évère. (Collection J.V. Crow)

16 mai 1940

Une des trois missions matinale du I/14 manque de se transformer en tragédie. Coincé par six Bf 109, le sergent Porchon parvient à se dégager au terme d'habiles manœuvres pour être pris pour cible par la *flak*. Le n° 645 est criblé de balles et trois obus éclatent successivement sous la place de l'observateur, le capitaine d'Hennezel, qui est blessé. Il évacue l'avion en parachute et est fait prisonnier. Le mitrailleur, le sergent Parmentier, blessé au mollet, se pose un garot lui-même. En définitive, Porchon réussit à regagner son terrain à Douai-Dechy.

17 mai 1940

Le n° 219 du II/22, dont les réservoirs ont été crevés par la *flak*, se pose à Reims. En sortant de son avion, l'équipage du capitaine Barse a la mauvaise surprise d'apprendre qu'il s'est posé sur une piste minée ! Il n'est donc pas question de redécoller. L'équipage incendie l'avion avant de rejoindre son unité à pied.

Un mitraillage du terrain de Vassincourt par quatre Bf 109 réduit les effectifs du II/22 d'une unité; il ne lui reste plus que deux Potez 63.11, tous deux indisponibles. Depuis quelques jours, le II/22 forme avec le GAO 2/520 un groupement qui travaille au profit de la IIe armée. Ses résultats lui valent les félicitations écrites du général Roques, commandant les FA 102 (forces aériennes dépendant de la IIe armée). Ses effectifs seront ultérieurement regonflés par l'absorption d'une partie des avions et du personnel des GAO 508, 518 et 3/551.

Au I/36, le n° 151 échappe de justesse à une formation de Bf 110 très agressive; criblé de balles, l'avion devra être réformé à son retour à Martigny-les-Gerbonvaux.

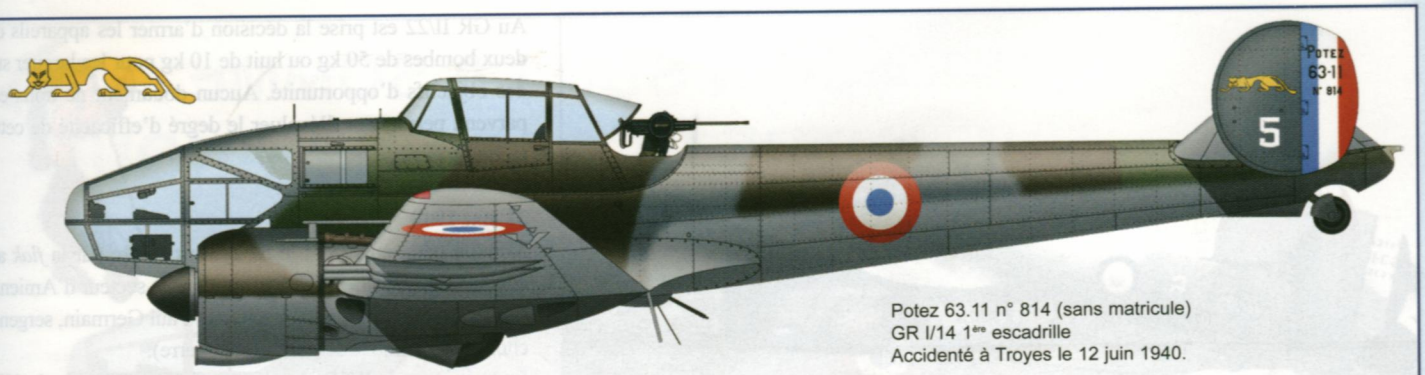
19 mai 1940

Le 19 mai est un jour noir pour l'aviation de renseignement, qui va perdre un Potez 631, deux Potez 637, cinq Potez 63.11, un Mureaux 115 et un Bloch 174 à l'ennemi.

Si le II/55 perd le n° 673 à la *flak* dans les environs de Soissons (trois morts : lieutenant Robert Durand, sergent-chef Sylvain Rescoussie et sergent René Brun), le I/36 perd le n° 580 à la chasse allemande au sud-ouest de Sedan. Il est tombé victime du *Feldwebel* Albrecht Baun de la 6./JG 53. L'équipage est capturé : capitaine Perrotte (o – grièvement blessé), sergent Cazenave (p) et sergent de Stampa (m).

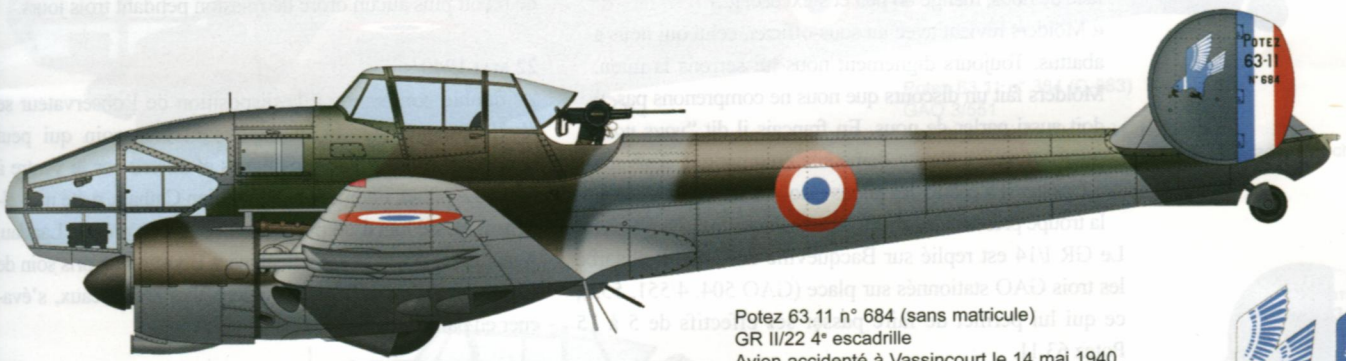
Pierre de Stampa raconte la suite des événements :

« Nous avons atterri à proximité de Connage, à une trentaine de mètres des premières maisons. En fait, notre

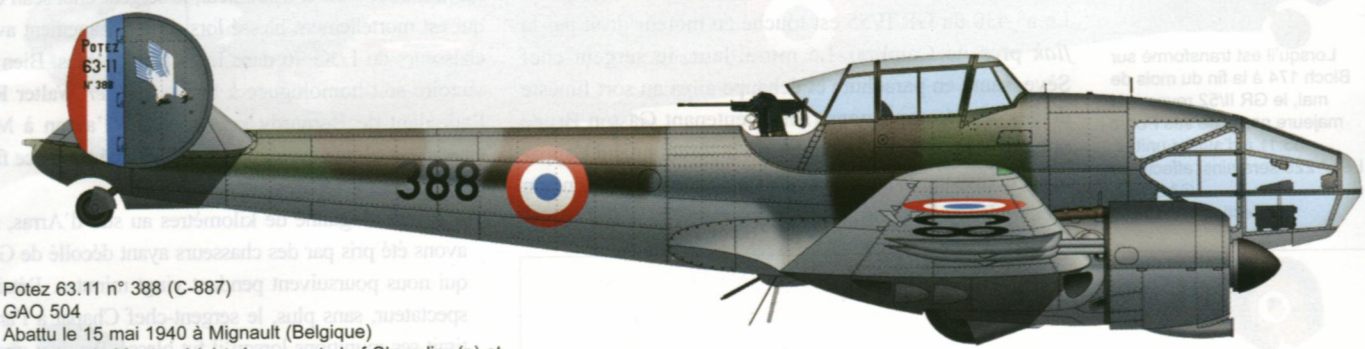


Potez 63.11 n° 814 (sans matricule)
GR I/14 1ère escadrille
Accidenté à Troyes le 12 juin 1940.

Potez 63.11 n° 278 (C-777)
14e GAA 1ère escadrille
Clastres–Saint-Simon, printemps 1940



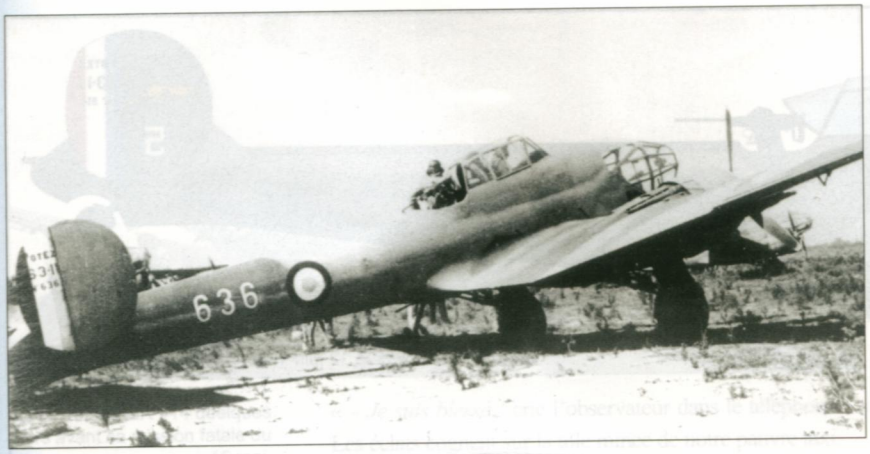
Potez 63.11 n° 684 (sans matricule)
GR II/22 4e escadrille
Avion accidenté à Vassincourt le 14 mai 1940.



Potez 63.11 n° 388 (C-887)
GAO 504
Abattu le 15 mai 1940 à Mignault (Belgique)
Capitaine de Montaval (o) tué, sergent-chef Chevalier (p) et sergent Soutif (m) blessés et faits prisonniers.
L'appareil porte encore l'insigne du GR II/22.

Potez 63.11 n° 198 (C-697)
GR II/55
Atterrissage forcé à Buc le 9 juin 1940, suite à des dégâts causés par la *flak*.

© P-A. Tilley - 2005



Certains numéros de série étaient répétés en blanc sur le fuselage, probablement une fantaisie des mécanos. Le n° 636 appartenait au GAO 2/506, qui stationne sur le terrain de Chambley-Bussières (Meurthe-et-Moselle) du 23 octobre 1939 au 12 juin 1940. Comme le lecteur a pu s'en apercevoir, les opérations des GAO sont traitées à part. (Collection J. Mutin)

pilote, ayant perçu que l'avion avait été très endommagé dès le premier tir ennemi, en particulier l'un des moteurs, a délibérément tenté par un piqué de se soustraire à un combat trop inégal puis a réussi à tangenter la planète. [...]

« À Sedan nous sommes attendus à dîner au mess par plusieurs chasseurs. Ils ne parlent guère français. [...] Le commandant de la base – nous saurons plus tard que c'est Werner Mölders – vient nous serrer la main, nous acceptons dignement. Il nous invite à nous asseoir, s'assied en face de nous, mange un peu et s'excuse. [...]

« Mölders revient avec un sous-officier, celui qui nous a abattus. Toujours dignement nous lui serrons la main. Mölders fait un discours que nous ne comprenons pas, il doit aussi parler de nous. En français il dit *"vous nous avez fait mal"*, phrase demeurée énigmatique dans ma mémoire. Il s'écarte, les talons claquent de tous les côtés, la troupe présente les armes, nous saluons. »

Le GR I/14 est replié sur Bacqueville-en-Caux. Il absorbe les trois GAO stationnés sur place (GAO 504, 4/551, 552), ce qui lui permet de faire passer ses effectifs de 5 à 15 Potez 63.11.

20 mai 1940

Le n° 430 du GR II/55 est touché au moteur droit par la *flak* près de Cambrai. Le mitrailleur, le sergent-chef Sève, saute en parachute et échappe ainsi au sort funeste de ses deux compagnons (sous-lieutenant Gaston Brune et lieutenant Albert Rambault) qui meurent quand l'appareil s'écrase après avoir percuté une ligne à haute tension près de Bucy-le-Long.

Lorsqu'il est transformé sur Bloch 174 à la fin du mois de mai, le GR II/52 reverse la majeure partie de ses Potez 63.11 à d'autres unités. Le n° 225 sera ainsi affecté au GAO 552. (Collection J.V. Crow)

Au GR II/22 est prise la décision d'armer les appareils de deux bombes de 50 kg ou huit de 10 kg pour les larguer sur des objectifs d'opportunité. Aucun document ne nous est parvenu permettant d'évaluer le degré d'efficacité de cette tactique.

21 mai 1940

Nouvlle perte au II/55 : le n° 203 est abattu par la *flak* au cours d'une mission en vol rasant dans le secteur d'Amiens. Il n'y a pas de survivants (lieutenant Paul Germain, sergent-chef Pierre Dubois, sergent Louis Pierre).

En trois jours, le II/55 a perdu 8 navigants, soit près de 40% de ses effectifs. Le lendemain, il est renforcé par l'arrivée d'avions et d'équipages des GAO 544, 546 et 2/551.

Trois appareils du GR I/14 sont mis à la disposition du général Canonne (commandant les FA 101, forces aériennes de la I^ere^ armée) sur le terrain de Saint-Omer. À peine arrivés, deux sont détruits dans un raid aérien; seul le lieutenant Dugit-Gros parvient à décoller sous les bombes et à gagner Deauville. Quant au général Cannone, lui et son état-major se sont évanouis dans la nature et le commandant Fayet (commandant le I/14), envoyé à se recherche, fera chou blanc. Du coup, le GR I/14, coupé de son organe de tutelle, ne reçoit plus aucun ordre de mission pendant trois jours.

22 mai 1940

La double commande à la disposition de l'observateur se révèle bien utile au sous-lieutenant Bourgoin qui peut ramener son Potez dans ses lignes et atterrir sur le ventre à Metz. Le pilote, l'adjudant-chef Adrien Cathala, a été mortellement blessé lors d'un passage en vol rasant près de Landau. Avant de se poser, le sous-lieutenant Bourgoin, a pris soin de demander au mitrailleur, le sergent-chef Delasseaux, s'évacuer en parachute.

23 mai 1940

Au GR I/35, c'est le mitrailleur, le sergent-chef Jean Chapat, qui est mortellement blessé lors d'un engagement avec des chasseurs du I./JG 76 dans le secteur d'Arras. Bien que la victoire soit homologuée à l'*Unteroffizier* Walter Repple, l'adjudant de Bernardy peut ramener l'avion à Mantes-Gassicourt. Il est vrai qu'il sera abandonné sur place faute de moyens pour le réparer...

« À une vingtaine de kilomètres au sud d'Arras, nous avons été pris par des chasseurs ayant décollé de Guise, qui nous poursuivent pendant vingt minutes. J'étais un spectateur, sans plus, le sergent-chef Chapat à l'arrière tirait ses munitions lorsqu'il fut blessé. Pendant quelque temps encore, il continua à signaler les attaques à l'aide de ficelles attachées à ses bras, puis il s'évanouit. Il m'est difficile de penser à Chapat sans oublier son cran, son amour du métier, son allant, sa bonne humeur. »

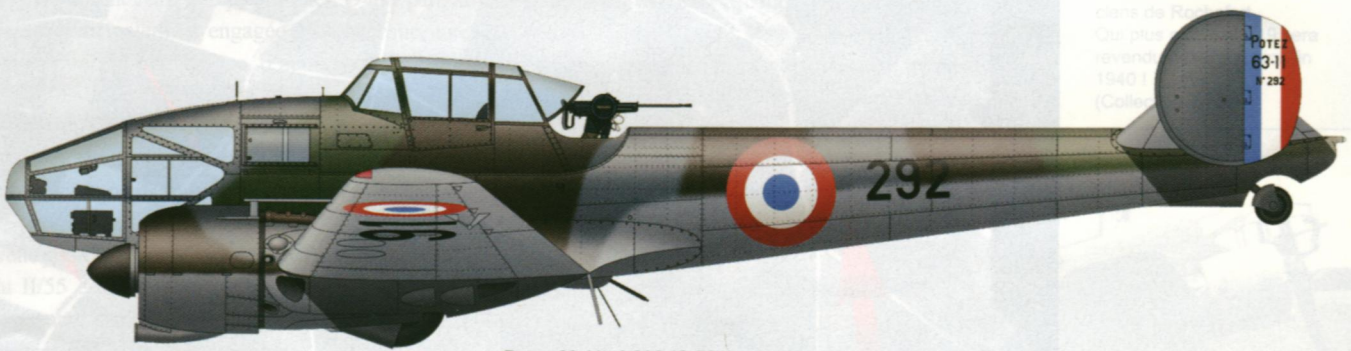
Depuis le 10 mai, les pertes en Potez 63.11 s'élèvent à 105 machines (toutes causes confondues), selon les statistiques de l'EMGAA; seulement 19 avions neufs ont été livrés aux unités engagées en complément !

24 mai 1940

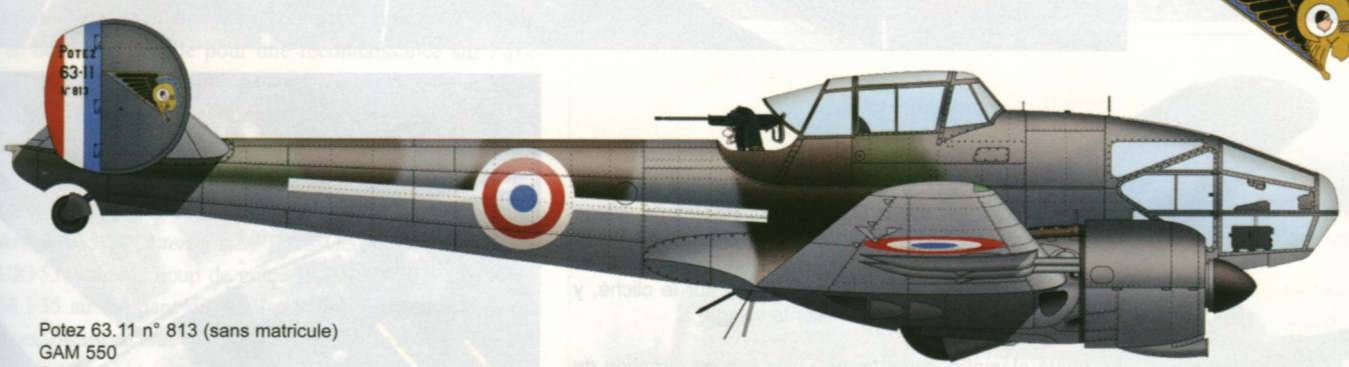
Deux Potez 63.11 sont abattus par la *flak*, le n° 432 du II/55 (capitaine André Ceccaldi (o) et sergent Albert Pfenninger (m) tués, sergent-chef Aristide Rondeau (p), blessé et fait

Potez 63.11 n° 641 (sans matricule)
GAO 515
Équipage : lieutenant Laneyrie, sous-lieutenant Lahaye, sergent Vaillat
Connantre, juin 1940.

Potez 63.11 n° 384 (C-883)
GAO 3/551
Abattu le 13 juin 1940 près de Bernay.
Équipage tué : lieutenant de Ginestet (o), adjudant-chef Berland (p) et sergent-chef Girard (m).



Potez 63.11 n° 292 (C-791)
GAO 1/520
Morhange, printemps 1940.



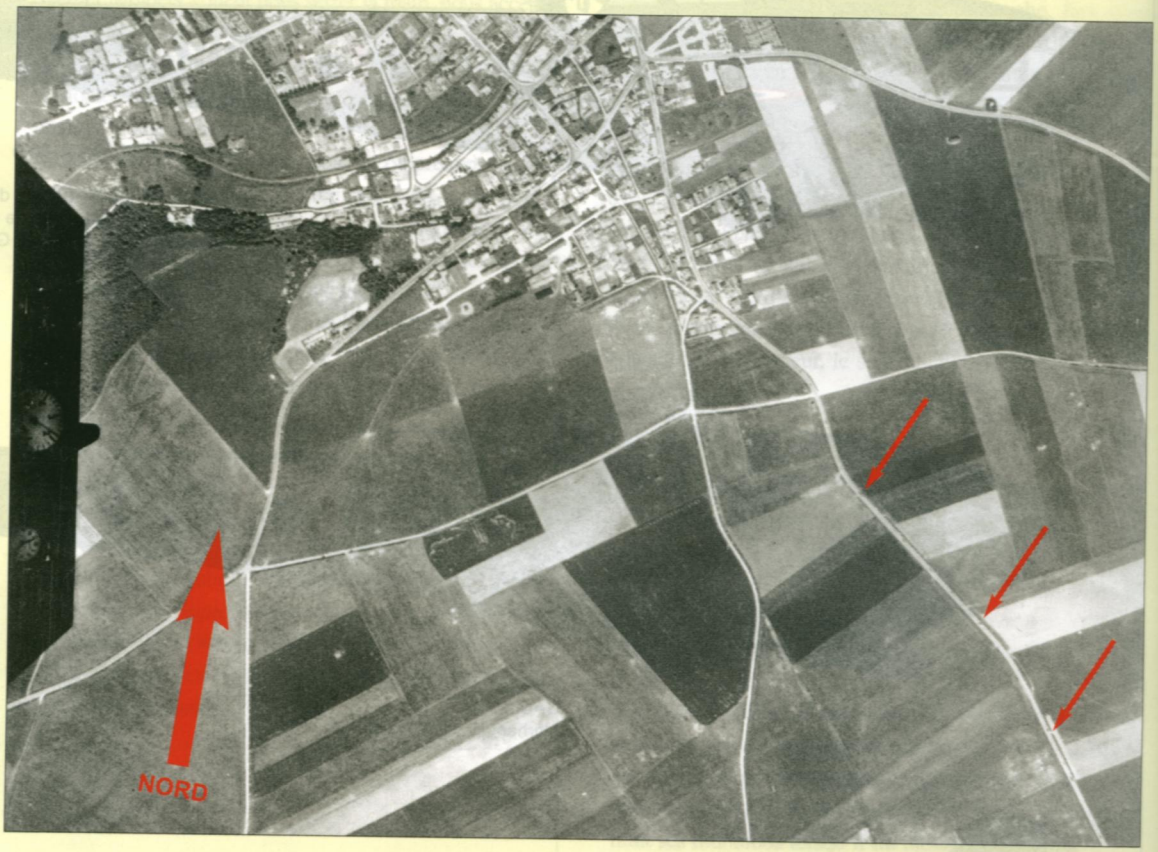
Potez 63.11 n° 813 (sans matricule)
GAM 550
Calvi, juin 1940.

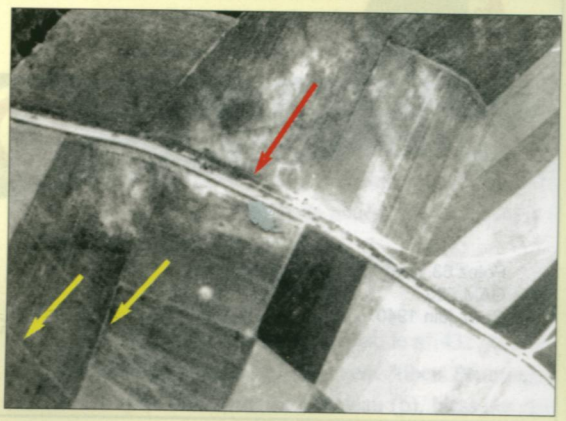
© P-A. Tilley - 2005

4 JUIN SUR LA SOMME UNE AUTRE OCCASION MANQUÉE

Le 4 juin, entre 9h50 et 12h05, un Potez 63.11 du GR I/35, piloté par l'adjudant-chef Mollière, survole la Somme à une altitude de 2 700 m, selon un itinéraire Amiens - Albert - Bapaume - Chaulnes. À son retour au terrain de Mantes-Gassicourt, le lieutenant observateur Jonville établit son compte rendu sans attendre l'interprétation des photos prises. Le compte rendu est transmis à 12h10 à l'état-major des FA 107. En raison de l'importance des informations recueillies, les FA 107 les font suivre sans délai au 2e bureau de la VIIe armée (12h20) et à celui de la ZOAN (12h45). Le compte rendu aurait dû être normalement suivi, dans un délai de trois à quatre heures, par l'interprétation des photos de la mission. Malheureusement, la section photographique de Mantes, victime la veille d'un bombardement aérien, ne dispose plus des moyens nécessaires à une exploitation rapide des photos. L'interprétation n'est transmise à la VIIe armée qu'au petit matin du 5 juin, au moment même où se déclenche l'offensive allemande sur la Somme.

Cet exemple d'une nouvelle occasion manquée démontre sans l'ombre d'un doute que l'aviation de reconnaissance a fait son travail. Avec le recul de soixante-cinq ans sur ces événements, tout laisse malheureusement à penser que, même si les renseignements avaient été exploités au mieux, cela n'aurait en rien changé le cours tragique des événements de juin 1940.





Sur la photo ci-dessus, on peut distinguer des chars en train de progresser sur la D.20 entre Combles (le village que l'on aperçoit en haut) et Péronne (direction générale nord-ouest – sud-est). Nous en avons indiqué trois avec une flèche, mais on compte vingt engins sur le cliché, y compris ceux en train de traverser le village.

La photo ci-contre, prise un peu plus loin en direction de Péronne, montre une colonne de chars au repos sous des arbres (flèche rouge), tandis que d'autres véhicules progressent en avant et en arrière de cette colonne. On note les traces de chenilles dans les champs (flèches jaunes).

prisonnier) près de Doullens, et le n° 607 du II/33 (lieutenant André Lenoir, adjudant-chef Marc Seguela et sergent Valmy Genest tués) au sud-est de Calais.

25 mai 1940

C'est encore la terrible *flak* qui revendique le n° 265 du I/35 près d'Abbeville. Les corps des lieutenant Albert Galy, sous-lieutenant René Paneboeuf et sergent-chef Marcel Valette ne seront retrouvés qu'en 1941.

27 mai 1940

Le n° 679 du GR I/55 est touché par la *flak* lors d'une reconnaissance en vol rasant au-dessus du Rhin. Il est achevé par les Bf 109 du II./JG 52 (*Leutnant* Hans Gehlaar) et s'abat dans ses lignes à Heiteren. L'équipage évacue l'épave quelques secondes avant son explosion.

Dans la matinée, trois Potez 63.11 du GR I/14, accompagnés par un Bloch 220, se posent à Lympne, en Angleterre, après une escale à Tangmere. Les liaisons avec le PC de la Ière armée et avec l'amiral Nord sont difficiles à établir. Une mission commencée le 29 mai ne peut aboutir, le temps étant complètement bouché entre Dieppe et la Seine. Dans la soirée arrivent 13 Bloch 152 du GC II/8, chargés de protéger les Potez. Malheureusement, l'huile anglaise ne convient pas aux moteurs français et la mission du 31 mai doit être exécutée sans escorte. Le Potez n° 698 est attaqué par plusieurs Bf 110, mais il est dégagé par des Hurricane. Une seconde et dernière mission est effectuée le 1er juin, mais le PC de Dunkerque ne répond plus. Le 4 juin, les trois Potez rentrent en France.

1er juin 1940

Les jours suivants sont beaucoup plus calmes. D'une part, la Luftwaffe est principalement engagée à Dunkerque, une affaire purement anglo-germanique, d'autre part, l'aviation française a besoin de souffler et de panser ses plaies.

À la date du 31 mai, les pertes en Potez 63.11 depuis le début de l'offensive allemande se montent à 145 appareils, alors que seulement 54 avions neufs sont venus regonfler les rangs des unités de renseignement.

Une nouvelle perte intervient le lendemain, 1er juin, lorsque le n° 320 du II/55 est descendu par la *flak* près d'Amiens. Considéré comme disparu, l'équipage, blessé, parviendra à rejoindre le groupe à la fin de la campagne.

3 juin 1940

Tandis que le GR II/55 s'est déplacé la veille à Mormant-Grands Puits, deux équipages sont restés à Orly. À 18h30, l'un des deux décolle pour une reconnaissance sur l'axe Arras - Amiens - Saint-Pol. Au retour, il mitraille des troupes allemandes au repos et incendie une grange servant de cantonnement.

4 juin 1940

Vers 17h15, l'*Unteroffizier* Hans-Georg Schulte de la 8./JG 53 donne le coup de grâce au Potez 63.11 n° 620 du GR I/35 au moment où celui-ci s'apprête à regagner ses lignes. Blessé au bras et saignant en abondance, le pilote perd connaissance. L'avion percute le sol près de Crépy-en-Valois. Deux membres d'équipage sont tués, sous-lieutenant Serge Larpent (o) et capitaine Jean Robert (p), le mitrailleur, adjudant Jannin, est blessé.

Ce n'est pas parce qu'un soldat allemand pose devant l'épave d'un avion français que celui-ci a été détruit par la Luftwaffe. Le n° 625, appartenant au GAO 501, a été accidenté le 21 mai à Mantes-Gassicourt. Il sera sabordé quand le groupe sera transféré à Chantilly le 7 juin. (Collection J. I. Fogherty)

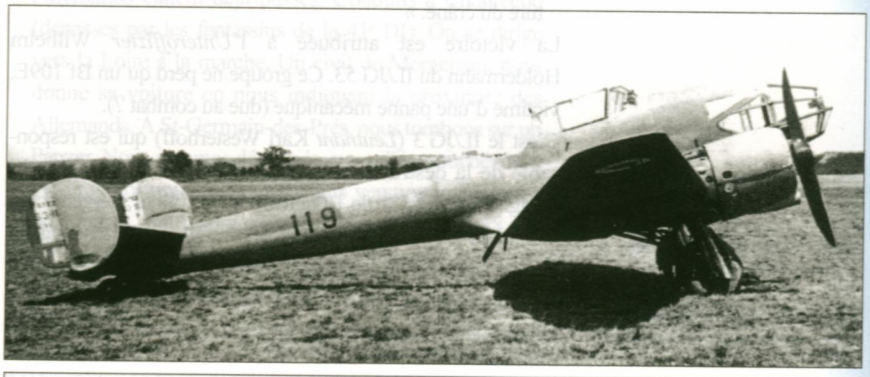
5 juin 1940

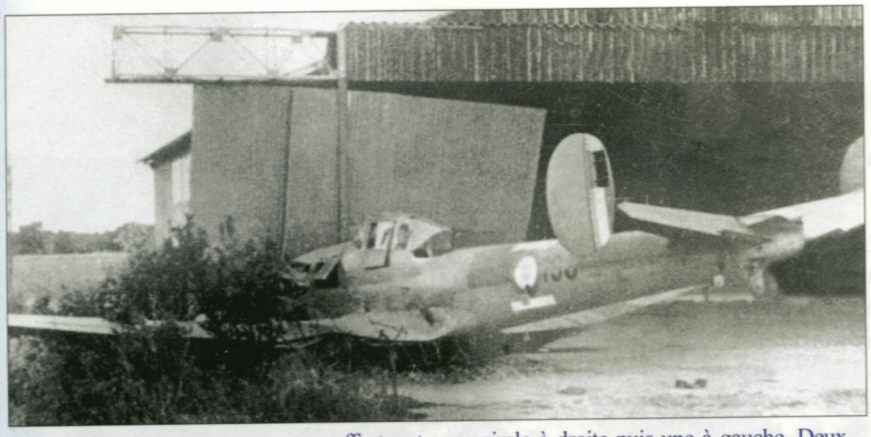
Ce jour marque le début de la campagne de France proprement dite et le début de la fin pour les armées françaises. Le lendemain, le front cède entre la mer et Amiens et il est fortement ébranlé entre l'Aisne et l'Oise. Le 5 juin est marqué par les plus violents combats aériens depuis le début de la guerre. La chasse allemande revendique neuf Potez 63, ce qui cadre exactement avec les pertes françaises.

Le n° 216 du GR II/22 (capitaine Demimuid [o], sergent Quenolle [p] et sergent-chef Blanchard [m]) effectue une reconnaissance à vue et photo à 4 000 m d'altitude sur l'itinéraire Attigny - Poix-Terron - Signy-l'Abbaye - Rethel. Le capitaine Demimuid rapporte la suite :

> « À la verticale de Rethel, le mitrailleur nous informe d'une manière laconique de la présence de sept Messerschmitt en train de tourner en rond au-dessus de notre appareil. Tout à coup, deux se détachent de la patrouille et plongent vers nous en tentant de nous prendre en tenaille. Le sergent Quenolle, guidé dans la manœuvre par le mitrailleur, esquive la première passe en

« Système-D » à la française ou comment faire du neuf avec du vieux.
Comme le montre le numéro porté sur le gouvernail, le 119 (ci-dessous) a été réparé avec l'empennage arrière du 91 (en bas), un avion qui avait été affecté à l'école des mécaniciens de Rochefort.
Qui plus est, le n° 119 sera revendu aux Roumains fin 1940 !
(Collection J. Mutin)





Le 9 juin, touché à plusieurs reprises par la *flak*, le n° 198 du GR II/55 termine désemparé sur le terrain de Buc. On note la manière particulière dont l'instruction sur la bande de fuselage a été suivie. (Collection J.V. Crow)

effectuant une spirale à droite puis une à gauche. Deux autres Me 109 piquent à leur tour. Le sergent Quenolle cherche à se réfugier au ras du sol. Nous sommes pris en tenaille entre les deux paires de chasseurs ennemis et quand le sergent Quenolle esquive une rafale d'un côté, il s'expose à une autre de l'autre côté. Les balles et les obus pleuvent. Une balle frappe la poignée d'ouverture du parachute du mitrailleur. Le sergent-chef Blanchard ne reste pas inactif. Il voit un Me 109 partir en piquant et en fumant vers ses lignes et réussit à en abattre un second (la victoire sera confirmée par l'observateur au sol d'un régiment d'infanterie). Mais nos adversaires sont trop nombreux, plus rapides et plus maniables. Une rafale bien ajustée incendie le moteur droit. Bientôt, toute l'aile est la proie des flammes. Je fais signe au sergent Quenolle qu'il faut que l'on se pose. Réflexe bien inutile, il l'avait compris depuis un moment. Les coups continuent à pleuvoir et c'est un miracle si aucun d'entre nous n'est touché. Le pilote réussit à se poser train rentré, mais la prise de contact avec le plancher des vaches est un peu rude et nous sommes tous les trois blessés. Le sergent Quenolle a eu un œil enfoncé par un éclat d'obus et souffre d'une fracture du crâne. »

La victoire est attribuée à l'*Unteroffizier* Wilhelm Holdermann du II./JG 53. Ce groupe ne perd qu'un Bf 109E, victime d'une panne mécanique (due au combat ?).

C'est le II./JG 3 (*Leutnant* Karl Westerhoff) qui est responsable de la destruction du n° 595 du GR I/36 alors qu'il regagne son terrain de Rouen-Boos. Le pilote (sergent-chef Gérard de Monts de Savasse) et le mitrailleur (sergent Gaston Guille) sont tués. La chance a souri à l'observateur, le sous-lieutenant Hautecœur, qui avait été déposé quelques minutes auparavant à Étrepagny pour porter son rapport.

Le n° 161 du GR I/36, abattu à Fourdrinoy par des Bf 109 du II./JG 3. Les trois occupants sont tués. (Collection G. Warrener)

6 JUIN 1940

Nouvelle rencontre entre le II./JG 3 et le GR I/36 et malheureusement, elle se termine de la même manière que la première. Le n° 161, achevé par le *Feldwebel* August Müller, s'abat à Fourdrinoy, à l'ouest d'Amiens. Les trois occupants sont tués : capitaine Marcel Chastenet (o), adjudant Auguste Mayençon (p) et sergent Robert Jost (m). Ironiquement, les deux pilotes portaient le même prénom.

7 JUIN 1940

Le n° 827 du GR I/35 est abattu par le *Feldwebel* Werner Kauffmann de la 4./JG 53 et va s'écraser en flammes près de Roye. Les lieutenant Piere Régis (o) et sergents Marc Prini (p) et Roger Mathelin (m) sont tués.

8 JUIN 1940

En survolant l'aérodrome de Roye, l'équipage du n° 691 du I/35 aperçoit une vingtaine de chars qu'il décide de mitrailler. La *flak* riposte et un obus de 37 arrache l'un des moteurs. Le Potez termine sa course sur les bords de l'Oise, non loin de Compiègne. L'équipage est indemne.

Au II/55, le n° 800 percute un Morane 406 au décollage et prend feu. L'équipage évacue indemne.

9 JUIN 1940

Parti pour une reconnaissance à vue sur la vallée de l'Aisne et le canal de l'Ailette, le n° 665 du GR II/33 se fait moucher par la *flak* et s'écrase près de Laon. L'équipage (sous-lieutenant Ysermann, sous-lieutenant Collot et caporal Blondel, blessé, est fait prisonnier.

En reconnaissance sur l'axe Melun - Gournay - Formeries - Poix, le n° 198 du GR II/55 est salué tout le long de son passage par la *flak*. Il récolte un obus dans le nez, un à l'arrière, un sur le flanc gauche. Avec une fuite d'huile et ses deux équipiers blessés, le sergent Lefèvre tente un atterrissage forcé à Buc.

10 JUIN 1940

Le Potez n° 50 du II/33 est fortement endommagé par la *flak* au cours d'une sortie en vol rasant sur Château-Thierry - La Ferté-sous-Jouarre - Villers-Cotterêts. L'avion, ramené à bon port à Nangis, sera abandonné sur place comme irréparable.

12 JUIN 1940

Le GR I/14 perd deux avions, un qui capote sur un trou de bombe mal rebouché, un autre (n° 720) dont le fuselage, très endommagé par la *flak*, se rompt à l'atterrissage, sans dommage pour l'équipage.

13 JUIN 1940

La même mésaventure survient au n° 205 du même groupe sur le terrain de Troyes-Barberey. Le mitrailleur, l'adjudant Prual, a été grièvement blessé par des éclats d'obus.

14 JUIN 1940

Une mission sur l'axe Troyes - Châlons - Épernay - Romilly est commandée au GR I/14. Elle est confiée à l'équipage sous-lieutenant Fournier (o), sous-lieutenant Moreaux (p) et sergent-chef de Quillac (m) sur le n° 604.

« Décollage à 14 heures du terrain de Nevers-Fourchambault. De Nevers à Troyes, temps bouché,

orages; au nord de Troyes temps clair, quelques petits cumulus vers 1 800 à 2 000 m. Nous volons à 1 500 environ, passons les lignes et un peu au nord de Troyes, Quillac tire une rafale. Je me retourne et m'aperçois que nous avons passé en plein travers, devant une expédition de bombardement. Quillac me signale des attaquants. Je vire serré à droite en essayant de rejoindre les quelques nuages. Deuxième attaque identique, puis troisième. Je m'aperçois que je me suis trompé et que les cumulus trop petits et trop rares ne me seront d'aucune utilité.

« Quatrième attaque, j'aperçois un Me 109 par trois-quarts avant gauche. Je vire brutalement à gauche et au même moment où Quillac reçoit par l'arrière une rafale qui a dû l'atteindre en plein visage. Je l'entends s'effondrer dans le fond de l'habitacle. Cinquième attaque comme la quatrième. Fournier lui aussi est touché, je ne sais si c'est par l'avant ou par l'arrière et le moteur droit commence à flamber, touché par des balles venant de l'arrière. Sixième attaque par l'arrière. Le moteur gauche à son tour commence à flamber. Je suis blessé par des éclats de balles au cou et à la main droite. Les commandes de profondeur ne répondent plus. L'avion se met en piqué et commence à ressembler à une torche. Je ne me souviens plus si j'ai fermé les contacts ou l'essence. J'ai dit de sauter sans espoir pour Quillac et sans voir Fournier qui ne bougeait ni ne répondais plus depuis qu'il avait été touché.

« Je largue la porte, le toit est coincé et ne veut pas s'ouvrir. J'essaie de sortir, j'y arrive enfin et sauter la tête la première dans la fumée noire. J'ouvre mon parachute sans bien m'en rendre compte, comme je ne me rends pas compte non plus de mon arrivée au sol. Des fantassins me ramassent, me mettent leurs paquets de pansements et me disent que j'ai bien fait d'attendre d'être à 200 mètres pour sauter, sans quoi ils me tiraient dessus en qualité de parachutiste. Ils me conduisent dans une ferme à l'embranchement des routes de Chaourge et de Bar-sur-Seine. On me lave, refait les pansements et m'embarque dans une camionnette allant à Auxerre dans laquelle je dors sur mon parachute. L'appareil s'est écrasé à deux ou trois cents mètres de l'embranchement. Les restes de Fournier et de Quillac reposent au cimetière voisin de Verrières. »

Le I./JG 1 revendique deux Potez 63 à la même heure et au même endroit. L'un est le 606 du I/14, l'autre est le 837 du GAO 581. Cependant, comme l'avion du GAO a probablement été abattu en premier, le vainqueur de l'appareil du I/14 pourrait être le *Leutnant* Hugo Schneider.

Le II/22 perd aussi un appareil (n° 716) à la chasse au sud de Troyes. La victoire est homologuée au *Hauptmann* Albrecht von Ankum-Frank, *Geschwaderadjutant* de la JG 27. Les adjudant-chef Kerbrat (o), capitaine Sagon (p) et sergent Guérin (m) sont faits prisonniers.

15 juin 1940

Nouvelle perte au GR II/55, le groupe le plus durement frappé de la campagne. Le n° 857 en reconnaissance sur la Seine est atteint aux deux moteurs par des obus de *flak*. Le pilote (sous-lieutenant Bayle) le pose sur le ventre dans un champ près de Courville. L'équipage regagnera son groupe.

16 juin 1940

Le n° 610 du GR I/35 a la malchance de tomber sur la quasi totalité du II./JG 27 qui le prend pour un LeO 45. Il est finalement descendu par l'*Oberleutnant* Hermann Hollweg dans les lignes allemandes. Les trois hommes d'équipage sont blessés et faits prisonniers. Les sous-lieutenants Allaire (p) et Toni (o) parviennent à s'évader et le sergent Ploye (m) s'échappera de l'hôpital où la gravité de ses blessures l'a conduit.

Le sous-lieutenant Daniel Neumann (sur l'aile, à droite) profite de la confusion qui règne à Bergerac le 24 juin pour aller se poser en Angleterre à bord du Potez 63.11 n° 838 du GR I/14. Il rallie les FAFL, participe à la campagne de Koufra au GRB 1 et trouve la mort au cours d'un vol d'entraînement sur Blenheim à Damas le 22 octobre 1941. (Archives Aéro-Journal)

Le sous-lieutenant Allaire rapporte les faits :

« Mission : reconnaître les ponts de l'Yonne et les axes de l'Yonne à la Loire. 19h40. Sur Joigny, l'avion est pris en chasse par trois patrouilles triples de Me 109 à 200 mètres d'altitude, en rase-mottes, cap à l'ouest. Quelques rafales de mitrailleuses. Un Me 109 en flammes, l'attaque continue dix minutes, le mitrailleur s'écroule blessé. L'avion difficilement maniable, le poste pilote est pulvérisé, l'observateur blessé par balle explosive à la jambe droite et tempe gauche; le pilote blessé à la main gauche et bras gauche. L'avion est impossible à gouverner. L'indicateur de débrayage du limitateur est à "danger"; le pilote coupe le moteur et se pose sur l'aile droite sans dommage pour l'équipage. Un dernier passage des "Messer". On met le feu à l'appareil, les blessés se dirigent vers St-Hillaire-lès-Andresis, près de Courtenay. Les Allemands étaient déjà passés. Conduits à Chantecoq (dépassés par les fantassins de la 41e DI). On se dirige vers la Loire à la marche. Un civil de Montereau, nous donne sa voiture en nous indiquant la proximité des Allemands. À St-Germain-des-Prés, nous tombons sur un Panzer. Nous sommes désarmés, surveillés, couchés ! Le 17, le major nous pansa. Conduits vers une colonne de prisonniers, nous apprenons la capitulation. Le 18, on s'évade à deux officiers (le sergent était parti). »

17 juin 1940

Le n° 454 est abattu par la *flak* du GR I/33 près d'Auxerre. L'observateur, le sous-lieutenant Levy, a été tué à son poste, mais le pilote, le sergent-chef Josserand, et le mitrailleur, le sergent Monneret, sont sauvés des flammes par une colonne allemande. Ils sont, évidemment, fait prisonniers.

Le GR II/14 réalise ses deux premières missions pour aller reconnaître les positions ennemies au nord de Lyon.

19 juin 1940

La troisième sortie du II/14 s'achève tragiquement. Envoyé sur l'axe Tournus - Montceau-les-Mines - Le Creusot - Moulins, le n° 196 devient incontrôlable. Après une vrille, le pilote réussit à effectuer une ressource pour permettre à l'équipage d'évacuer en parachute. Malheureusement, la toile du sergent Pierre Coulomnier (m) se met en torche. Il sera le

L'une des nombreuses variations sur le thème des bandes. Aucune instruction n'étant donnée en la matière, leur longueur va dépendre du stock de peinture blanche et sans doute du courage des artistes peintres. Ici, le Potez 63.11 n° 165, un appareil du GR II/33 capturé au parc du Bourget à la mi-juin. (Collection J. I. Fogherty)

seul tué du groupe qui, il est vrai, n'aura accompli que 15 missions de guerre. Était-il raisonnable de dépouiller certains groupes, dont quelques-uns se trouveront rapidement à court d'avions ou d'équipages, pour former une unité nouvelle qui n'aura en définitive servi à rien ?

Nouvelles pertes en vie humaine au II/55, mais bien que la campagne tire à sa fin, ce ne seront malheureusement pas les dernières. Le n° 197 est touché à mort par la *flak* et s'écrase près de Cerizay. Il n'y a pas de survivants : sous-lieutenant Bernard Chaudel (o), Sergent Édouard Chantelou (p) et caporal-chef André Vasseur (m).

20 juin 1940

Trois nouveaux morts au GR II/55 : sous-lieutenant Edmond Jacques (o), sergent-chef Henri Robert (p) et adjudant-chef Alexis Jacquemard (m). Leur appareil, le n° 719, a été cueilli par un obus de gros calibre à la sortie de Lire (Maine-et-Loire). L'avion a été brisé en deux.

21 juin 1940

Le GR II/55 est incontestablement le groupe qui a été le plus cruellement frappé de la campagne : 23 tués du fait de l'ennemi, dont 19 entre le 19 mai et le 21 juin. Ce jour-là, disparaissent les sous-lieutenant Jean Augé (o) et lieutenant André Marty (p). Le sergent André Thierry (m) décédera des suites de ses blessures quatre jours plus tard. Leur Potez, le n° 489, est descendu en flammes par la *flak* à Saint-Sébastien-sur-Loire. Voir témoignage en page 5.

23 juin 1940

Ce jour marque la dernière sortie du GR I/14. Il a accompli un total de 248 missions de guerre (Bloch 131, Potez 637 et 63.11 confondus), perdu 8 avions et 16 navigants. Le 24, profitant de la confusion qui règne à Bergerac, le lieutenant André Jacob, le sous-lieutenant Daniel Neumann et le sergent Marcel Morel « empruntent » dans la matinée le n° 838 pour se rendre en Angleterre. Ils s'engagent dans les FAFL. Jacob et Neumann seront tués au GRB 1 respectivement les 9 novembre 1940 et le 22 octobre 1941.

L'armistice

Dans la journée du 24, le I/14 se rend avec ses sept derniers Potez à Toulouse-Blagnac où il sera cloué au sol par l'entrée en vigueur de l'armistice. Il sera dissous le 30 août avant d'être reconstitué le 30 avril 1941.

Le GR I/22 s'est replié en bon ordre avec 11 appareils et stationne à Oulad-Okba au moment de l'armistice. Il sera dissous et intégré avec le I/35 au GR II/22.

Le GR II/22 sera rattrapé par l'interdiction de vol alors qu'il se trouve à Montpellier.

Le GR I/33 a franchi la Méditerranée et s'est installé à Alger avec une collection hétéroclite de 7 Potez 63.11, 5 Bloch 175, 1 Martin 167F et 1 Farman 222. Le GR I/35 se trouve au même endroit avec 7 Potez et 1 Bloch 174. Il sera dissous début août pour permettre d'étoffer le II/22.

Le GR I/36 est scindé en deux au moment de l'armistice, une partie du personnel et des avions stationnant à Perpignan, 2 Potez, 1 Bloch 174 et 1 Breguet 693 ayant pu rejoindre Alger, où ils seront intégrés au GR II/33. Ce groupe a réalisé 106 missions de guerre (dont 5 de nuit) en 190 heures de vol.

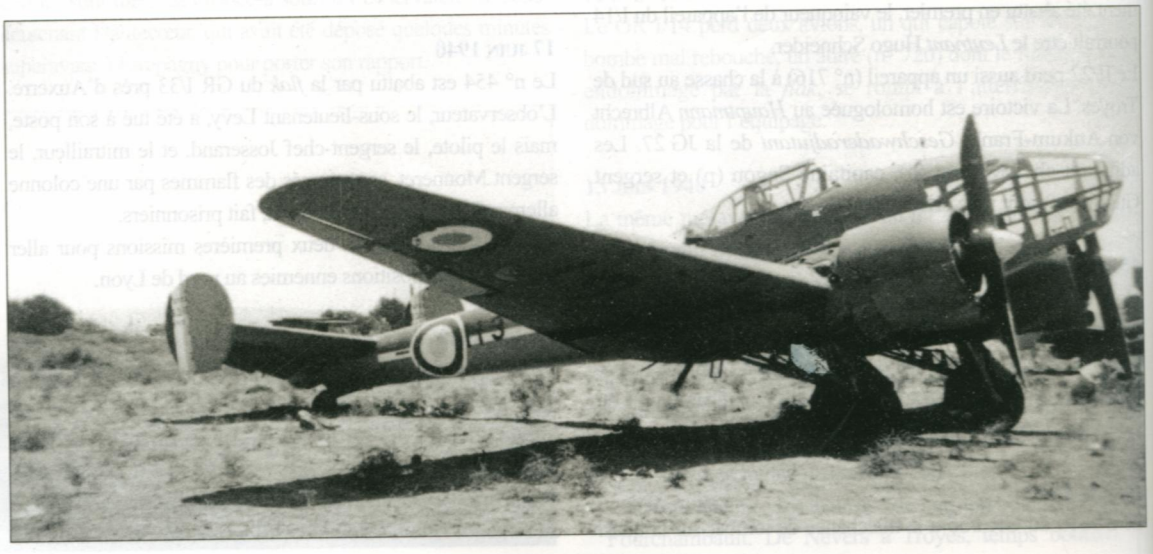
Le GR II/36, également à Alger, de dispose plus que de 2 Potez 63.11.

Le GR I/52 a rejoint le I/22 au Maroc avec 7 Potez, 2 Bloch et 4 Breguet. Il sera dissous, mais ses deux escadrilles serviront à reconstituer un nouveau GR I/22.

Le GR I/55 a mis à l'abri à Alger 4 Potez 63.11, 5 Bloch 174 et 5 LeO 451. Il ne survivra pas à l'armistice.

Après avoir détruit ses derniers Potez le 23 juin, le GR II/55 quitte Mont-de-Marsan pour Toulouse. Il sera dissous le 16 août, après avoir accompli 175 missions de guerre, dont 67 sur Potez 63.11 entre le 10 mai et le 25 juin.

Les GR II/33 et II/52 sont intégralement équipés de Bloch 174/175.



Le n° 113, encore équipé d'hélices bipales, est abandonné à Perpignan-La Salanque lorsque le GR II/52 traverse la Méditerranée le 20 juin. Le 27 mai, il avait reversé une bonne partie de ses Potez 63.11 à d'autres formations pour être transformé sur Bloch 174/175. (SHD)

GAO 501

GAO de Lille, il est mobilisé sur place. Le 10 novembre, il se pose à Dunkerque-Mardyck pour être affecté aux FA 1 (1re CA). Il est transformé sur Potez 63.11 à compter du 31 mars.

Le 13 mai, lors de la deuxième mission de guerre, le n° 297 est abattu en flammes par des Bf 109 à Eindhoven, faisant trois tués. Le 25 mai, c'est la *flak* qui revendique le n° 350 à Abbeville (trois prisonniers). Le 5 juin, malgré une protection de Bloch 152, le n° 592 tombe victime de Bf 109 près de Bacqueville-en-Caux (équipage tué). Le n° 347 est perdu le 12 juin dans des circonstances inconnues.

Replié à Moissac le 24 juin, il est muté à Lyon le 13 août avec ses quatre derniers Potez et est dissous le surlendemain.

Commandants : commandant Moguez et capitaine de Lesquen.

Avions attestés : n° 236, 240, 250, 266, 297, 350, 625, 687, 766, 825, 830 et 831.

GAO 502

Basé en temps de paix à Amiens, il est mobilisé à Attigny. Après plusieurs déplacements, il est affecté aux FA 2 (2e CA) à La Fère-Courbes le 23 mars.

Déplacé à Tournes le 11 mai, il y perd les n° 224 et 233 lors d'un bombardement du terrain. Le 13, il fait mouvement sur Villers-lès-Guise avec seulement quatre Potez. Le 14 mai, le n° 349, endommagé par la *flak*, s'écrase à l'atterrisage. Le même sort est réservé aux n° 223 et 329 le lendemain. Dans les trois cas, les équipages sont indemnes. Lors du repli sur Compiègne, le 16 mai, le n° 360 doit être abandonné. Il ne lui reste donc plus aucun Potez 63.11. Il est recomplété le 30 mai par l'arrivée de cinq avions neufs. Le 16 juin, il perd à nouveau de deux appareils, victimes de la *flak*, le n° 844 à Étampes (deux tués) et le n° 845 à Châteaudun (équipage indemne).

Il termine la campagne à Pau le 24 juin. Il est transféré à Lyon le 11 août avec ses cinq Potez survivants où il sera dissous .

Commandant : commandant Rochard.

Avions attestés : n° 223, 224, 233, 329, 349, 360, 702, 705, 727, 843, 844, 845, 847 et 854.

GAO 503

GAO de Rouen, transféré à Méaulte le 3 septembre, puis à Valenciennes où il est rattaché aux FA 3 (3e CA). Il réceptionne son premier Potez 63.11 le 18 janvier 1940.

Le 16 mai, le n° 375 est abattu par la *flak* à Soignies (Belgique), faisant un tué et un blessé grave. Le GAO passe ensuite par la Normandie puis le Tarn avant d'atterrir à Carlus le 21 juin. Il est dissous le 9 août.

Commandant : commandant Peillard, capitaine de La Génardière et commandant Thabault.

Avions attestés : n° 300, 356, 370, 375, 604, 611 et 835.

GAO 504

GAO de Chartres, il passe par Cannes-La Bocca où il touche ses premiers Potez 63.11 le 15 mars et se retrouve le 10 avril à Denain-Prouvy sous la tutelle des FA 4 (4e CA).

Il monte quelques jours en Belgique et perd le 15 mai le n° 388, touché par la *flak* d'une colonne motorisée à Mignault (un tué, deux blessés prisonniers).

Le 17 mai, il stationne à Bacqueville-en-Caux et est dissous le 6 juin 1940 après avoir été absorbé par le GR I/14.

Commandant : commandant Ginestet.

Avions attestés : 368, 388, 398, 403, 578 et 608.

GAO 505

Ex-GAO d'Orléans, il est mobilisé à Essey-lès-Nancy avant d'être affecté aux FA 5 (5e CA) à Vertain-Le Quesnoy. Récupère son premier Potez 63.11 le 14 janvier. Il suit la Ière armée chargée de protéger la percée de Gembloux et se retrouve basé à Ragnies (Belgique) du 13 au 15 mai. Après un passage en Bretagne et en Auvergne, il est replié à Pau-Pont Long le 17 juin et dissous le 5 juillet.

Commandants : commandant Aubrée et capitaine de Marcilly.

Avions attestés : n° 230, 231, 235, 328, 359, 361, 369 et 593.

GAO 1/506

Ce GAO dépendant des FA 23 (42e CA) depuis Conflans-Doncourt accueille son premier Potez 63.11 (n° 328) le 28 février 1940.

Le 27 mai, le n° 413 est assailli par douze Bf 109 auxquels il résiste pendant une vingtaine de minutes. Le pilote et le mitrailleur ayant été tués, l'observateur, bien que grièvement blessé, ramène l'avion dans ses lignes et s'écrase près de Montmédy.

Le groupe termine la campagne à Port-Vendres.

Commandant : capitaine Robert.

Avions attestés : n° 328, 378, 413, 593, 629 et 788.

GAO 2/506

Rattaché aux FA 6 (6e CA), ce GAO est mobilisé à Étain-Buzy. Il commence sa transformation sur Potez 63.11 le 7 décembre.

Il ne perd à l'ennemi que le n° 260, fortement endommagé par la *flak* le 26 mai et qui devra être abandonné à Chambley.

Replié à Roanne le 16 juin, il franchit la Méditerranée et se trouve à Alger-Maison Blanche avec six Potez 63.11 au moment de l'armistice.

Commandant : commandant Ranon de La Baume.
Avions attestés : 218, 256, 260, 261, 636, 638, 644, 772 et 777.

GAO 507

Mobilisé à Châlon-Champforgueil, il est rattaché aux FA 35 (5e DLC) et touche ses premiers Potez 63.11 le 4 mars.
Il stationne à Attigny depuis le 2 avril lorsque les armées allemandes passent à l'offensive. Il perd un avion du fait de l'ennemi, le n° 440, abattu en flammes par des Bf 109 non loin d'Attigny le 20 mai; deux membres de l'équipage sont blessés.
Il replie ses trois derniers Potez 63.11 à Alger-Maison Blanche le 22 juin.
Commandants : capitaine Bitsch et commandant Schwander.
Avions attestés : n° 117, 130, 212, 416, 437, 440, 446, 449 et 450.

GAO 1/508

GAO organique des FA 8 (8e CA), il est installé à Sarrebourg-Buhl au moment de la déclaration de guerre. Il fait partie des premiers GAO transformés sur Potez 63.11, recevant son premier appareil le 6 décembre (n° 269).
Se trouve à Romilly-sur-Seine le 10 mai 1940. Le 18 mai, le n° 626 est victime de la chasse allemande et s'abat près de Pontavert (deux tués, un blessé grave). Le 26 mai, après avoir contenu les assauts de neuf Bf 109 pendant de longues minutes, le n° 272 finit par percuter au sol près de Soissons; il n'y a pas de survivant.
Le 1/508 replie ses derniers Potez à Moissac le 24 juin, sauf un qui rallie Alger-Maison Blanche. Sera dissous en même temps que le 2/508, le 16 août 1940.
Commandants : commandant Levesque et commandant Robert.
Avions attestés : n° 268, 269, 272, 405, 566, 576, 613, 625, 626, 634 et 635.

GAO 2/508

Stationne à Mars-la-Tour le 3 septembre 1939 au profit des FA 22 (corps de cavalerie de la IIIe armée). Il perçoit ses premiers Potez 63.11 à St-Étienne-de-St-Geoirs le 17 mars.
Le 5 juin, le n° 306 est descendu par la chasse allemande à quelques kilomètres de Vouziers. On compte deux blessés, dont un grièvement.
Termine la campagne à Moissac avec six Potez 63.11. A accompli 142 missions en 142h10 de vol de guerre.
Commandant : commandant Genevois et capitaine Bussière.
Avions attestés : n° 117, 130, 306, 352, 367, 373, 392, 400, 416, 612, 614 et 617.

GAO 509

Mobilisé à Delme, il est transféré à Essey-lès-Nancy le 15 septembre pour être rattaché aux FA 9 (9e CA). Il reçoit ses trois premiers Potez 63.11 le 24 mars. Après plusieurs déménagements, il se retrouve à Delme au moment de l'offensive allemande.
Le 5 juin, alors qu'il stationne à St-Valéry-en-Caux depuis le 31 mai, il perd deux avions à peu près à la même heure, tous les deux abattus par des Bf 109, le premier (n° 588) au nord-ouest d'Aumale (trois morts) et le second (n° 592) près de Bacqueville-en-Caux (un mort).
Il replie ses deux derniers Potez 63.11 sur Alger-Maison Blanche le 22 juin.
Commandant : capitaine du Tertre et commandant Troyno.
Avions attestés : n° 303, 345, 580, 588, 590, 592, 595, 596 et 779.

GAO 510

GAO originaire de Rennes, il rejoint Attigny le 19 septembre avant de partir sur Cuers, puis Fayence où il reçoit ses premiers Potez 63.11 le 15 mars. Il remonte à Attigny le 26 avril pour être rattaché aux FA 10 (10e CA). Ce GAO va être particulièrement malmené au cours de la campagne, ne perdant pas moins de six Potez 63.11 du fait de l'ennemi.
Le n° 393 ouvre la liste le 13 mai. Victime de Bf 109, il s'écrase en feu près de Sedan, les trois occupants étant blessés. Trois jours plus tard, c'est le n° 619 qui subit un sort identique à Autruche (Ardennes); par miracle, seul le mitrailleur est légèrement blessé. Le 26 mai, le n° 623 est atteint par la *flak*, puis achevé par une formation du I.(J)/LG 2 (*Feldwebel* Hugo Frey, futur RK) au sud d'Ailly-sur-Noye; le mitrailleur est tué, les deux autres membres de l'équipage ont évacué en parachute. C'est d'ailleurs ce même groupe de chasse qui revendique le n° 365 incendié en vol au sud-ouest d'Abbeville, le 5 juin. Les trois aviateurs français sont blessés plus ou moins grièvement. Le 8 juin, le n° 494 reçoit un coup direct de la *flak* et s'abat dans la région de Formeries, faisant deux morts et un prisonnier. Enfin, le 16 juin, le n° 415, victime d'un obus de *flak*, se pose sur le ventre dans le Loiret et son équipage est capturé quelques jours plus tard près du Mans.
Après moults déménagements, le GAO 510 termine son parcours à Pau-Pont Long. Il a accompli 25 missions pendant la campagne, perdant six avions à l'ennemi et au moins deux autres abandonnés à la suite d'avaries ou de dégâts subis en combat.
Commandants : capitaine Lhéritier, lieutenant Voituriez et commandant Meyer-Jardin.
Avions attestés : 321, 340, 365, 393, 411, 415, 493, 494, 568, 619, 623 et 797.

GAO 511

Mobilisé sur place à Nantes, il est transféré à Lesquielles-St-Germain (près de Guise) le 21 septembre, puis dans le Sud de la France fin octobre. Il y perçoit ses premiers Potez 63.11 en date du 14 janvier.
Revenu au front le 29 mars, il s'installe à Villers-lès-Guise le 11 avril pour dépendre des FA 11 (11e CA). Il perd deux appareils (n° 291 et 390) lors d'un bombardement allemand à Signy-le-Petit le 13 mai. Et un troisième, le n° 288, abattu par la *flak* près de Dinant en Belgique, les trois occupants étant tués.
Replié à Tours-Mettray le 18 mai, il perçoit six avions neufs avant de se réfugier en Tunisie (Tebaco-sud) avec ses cinq derniers Potez 63.11 peu avant l'armistice.
Commandant : commandant Mainguy.
Avions attestés : n° 288, 291, 308, 325, 386, 390, 618, 700, 703, 728, 835, 836 et 840.

GAO 512

Formé à Limoges, ce GAO effectue quelques voyages à travers la France avant de gagner La Perthe le 3 janvier 1940 pour être rattaché aux FA 12 (12e CA). Il commence sa transformation sur Potez 63.11 le 31 mars.
Après un épisode douloureux le 10 mai, où il perd deux avions détruits au sol, il est évacué le 15 sur Auzainvilliers. Il est basé à Niedernai depuis six jours, lorsque le 26 mai, il perd le n° 780 abattu en flammes par un groupe de Bf 109 au nord-ouest de Strasbourg. Les trois membres d'équipage, parmi lesquels le commandant du GAO, sont tués.
Le 23 juin, il stationne à Perpignan-La Salanque.
Commandants : commandant Leclère (†) et capitaine Reix.
Avions attestés : n° 249, 283, 301, 583, 622, 639, 769, 773 et 780.

GAO 513

Ce GAO prend ses quartiers à Montbéliard lors de la déclaration de guerre. Envoyé à Belfort-Chaux le jour de l'offensive allemande, il est alors rattaché aux FA 13 (13e CA). Il a perçu son premier Potez 63.11 le 3 mars. Il perd le n° 448 par accident à Lure-Malbouhans le 28 mai (un tué, deux blessés). Se retrouve à St-André-de-Roquelongue le 24 juin.
Commandants : commandant Billot et capitaine Perron.
Avions attestés : 206, 215, 423, 443, 448 et 450.

GAO 1/514

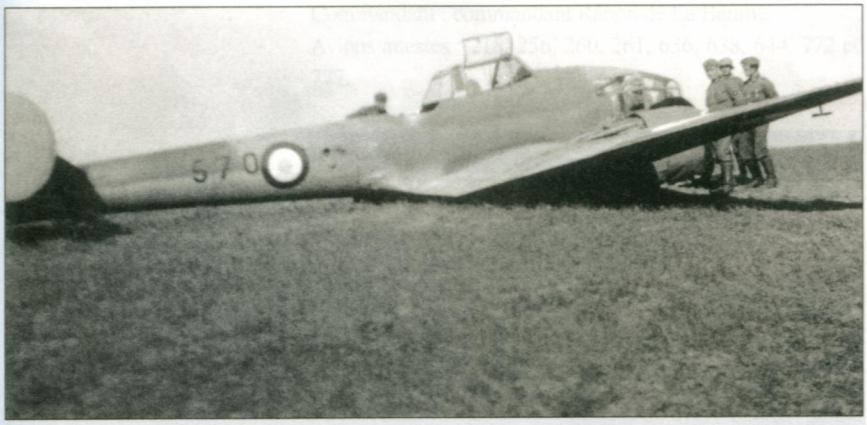
Ex-GAO de Lyon, envoyé à Tallard à la déclaration de guerre. Reçoit son premier Potez 63.11 le 28 février. Arrive à Touillon-lès-Montbard le 1er mai où il est rattaché aux FA 36 (23e CA). Transféré à La Perthe le 18 mai, puis à Plancy le lendemain.
Le 22 mai, le n° 315 est descendu en flammes par des Bf 109 non loin de Châlons-en-Champagne. Les trois occupants meurent carbonisés.
Commence son repli le 3 juin qui l'amène à Moissac le 20, sans avion, le dernier ayant été convoyé à Alger-Maison Blanche. Dissous à Toulouse-Caraman le 10 août.
Commandants : commandant Leschi et commandant Chrétien.
Avions attestés : n° 315, 333, 351, 354, 363, 385, 399, 624, 810 et 817.

En raison de la diminution des effectifs et, aussi, de la disparition de leur corps d'armée ou de leur division de rattachement, certains GAO ont été regroupés sur un même terrain.
On voit ici le n° 392 du GAO 2/508 avec en arrière-plan le n° 342 du GAO 518 à Châtillon-sur-Seine
(Collection J. Mutin)

GAO 2/514

Ancien GAO de Grenoble. Mobilisé à Challes-les-Eaux. Rattaché aux FA 14 (14e CA). Transféré à Mars-la-Tour le 16 octobre, puis à St-Étienne-de-St-Geoirs le 7 avril.
Perçoit ses premiers Potez 63.11 le 25 mars.
Lors du repli sur Sisteron, le 18 juin, il est endeuillé par un accident qui coûte la vie à un équipage de Potez.
Dissous le 1er août 1940.
Commandant : commandant Faidide.
Avions attestés : n° 325, 362, 366, 569, 597, 631, 781, 790 et 832.

Le GAO 1/520 replie à Alger trois Potez 63.11 (dont le n° 784 au premier plan) et... deux ANF 115 (que l'on aperçoit à gauche) – les deux seuls Mureaux présents en Afrique du Nord.
La photo a dû être prise juste après leur arrivée, les avions sont encore armés.
(SHAA)



Le n° 570 du GAO 2/520 est abattu par la *flak* près de Redange (Luxembourg) au début de l'après-midi du 10 mai 1940.
Les trois occupants, grièvement blessés, sont faits prisonniers.
(Collection J. I. Fogherty)

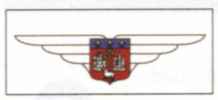
GAO 515

Ancien GAO de Marseille, il prend ses quartiers à Connantre au profit des FA 42 (24e CA) le 3 septembre 1939. Touche ses premiers Potez 63.11 le 3 mars 1940. Stationne à Château-Thierry à partir du 14 mai. Échoue à Bordeaux-Mérignac le 23 juin, d'où il est renvoyé sur Moissac le lendemain avec ses six Potez 63.11 survivants. Dissous le 25 juillet.
Commandant : commandant Fesneau.
Avions attestés : 286, 377, 383, 488, 491, 495, 616, 641, 642, 730, 795, 826, 831 et 839.

GAO 516

Le 516 s'installe à Calais–St-Inglevert à la déclaration de la guerre. Il est affecté aux FA 16 (16e CA). Il touche ses deux premiers Potez 63.11 le 20 mars. Il est muté à Rouen-Boos le 20 mai, puis à Aulnat le 31 mai où il est dissous et intégré au GR I/35. N'a effectué en tout et pour tout qu'une seule mission de guerre ! C'est dire la confiance que lui accordait son corps d'armée de tutelle.
Commandant : commandant Durand.
Avions attestés : n° 289, 290, 298, 371, 409 et 610.

GAO 517



Ex-GAO de Toulouse, le 517 est mobilisé à Nancy. Il est replié dans le Sud à la mi-octobre et commence à percevoir ses premiers Potez 63.11 début janvier 1940. Il remonte à Neufchâteau le 10 avril où il est affecté aux FA 17 (17e CA). Le 17 mai, il stationne à Bray-sur-Seine et le 4 juin à Monthiers.
Ce jour-là, le n° 327 est abattu par des Bf 109 près de Montmirail, faisant un morts et deux blessés dont un mortellement. Le 8 juin, le n° 331 subit le même sort près de Château-Thierry; les trois membres de l'équipage sont grièvement blessés. Le 16 juin, le 517 est replié sur Cognac et achève son exode à Mas-de-Rus le 21. Deux Potez sont mis à l'abri à Alger-Maison Blanche le 23 juin.
Commandants : commandant Pagès et capitaine Michet de La Baume.
Avions attestés : n° 327, 331, 339, 352, 767 et 768.

GAO 518

Mobilisé à Bordeaux-Mérignac, il trouche ses trois premiers Potez 63.11 le 15 mars. Le 20 avril, il quitte Sardieu pour Challerange où il passe sous la coupe des FA 18 (18e CA). Le 15 mai, le n° 601 rentre criblé de balles après avoir été pris pour cible par des Bf 109. Le mitrailleur a été tué et l'avion est irréparable. Le 21 mai, le n° 630 est descendu en flammes par des Bf 109, faisant un mort.
À partir du 11 juin, le GAO 518 amorce son exode qui le conduit à Moissac, puis à Montpellier-Fréjorgues le 21 juin. Il est dissous le 25 juillet.
Commandant : commandant Montaudie.
Avions attestés : n° 382, 391, 394, 601, 609 et 630.

GAO 1/520

Ancien GAO de Nancy, le 1/520 prend ses quartiers à Delme à la déclaration de guerre. Il est immédiatement engagé et perd un équipage dès le 10 septembre.
Le 4 octobre, il est transféré à Morhange où il est rattaché aux FA 20 (20e CA). Il reçoit ses premiers Potez 63.11 en mars. Le 21 avril, il perd le n° 246 à la suite d'un accident qui fait deux blessés.
Le 10 mai, un bombardement du terrain endommage trois Potez (n° 295, 296 et 572) qui sont abandonnés quand le GAO déménage dans la soirée pour Guéblange-lès-Dieuze.
Il change plusieurs fois de terrain avant de se retrouver le 19 juin à Marignane d'où il s'envole avec trois Potez 63.11 et deux ANF 115 à destination d'Alger dans la matinée du 21.
Il est dissous dans le courant du mois de juillet.
Commandant : commandant Rodet
Avions attestés : n° 246, 292, 295, 296, 572, 615, 632, 640 et 784.

GAO 2/520

Il gagne son terrain de campagne à Luxueil le 3 septembre, puis déménage à deux reprises avant d'arriver à Challerange le 3 janvier. Rattaché alors aux FA 26 (2e DLC), il y perçoit son premier Potez 63.11 le 11 janvier.
À l'aube du 10 mai, un raid allemand lui coûte deux Potez endommagés, qui ne seront jamais réparés faute de temps. Le midi même, il perd le n° 570, abattu par la *flak* au Luxembourg; les trois aviateurs blessés sont faits prisonniers. Le 14 mai, le GAO est transféré à Vassincourt.
Le 20 mai, le n° 324 est successivement endommagé par la *flak* et des chasseurs ennemis, mais il réussit à regagner ses lignes avant de s'écraser à Rethel; les trois membres de

l'équipage sont blessés, mais le pilote décédera des suites de ses brûlures. Le 24 mai, le n° 571 est abattu en flammes au sud de Sedan par des Bf 109 et ses trois occupants sont capturés.
Il déménage à plusieurs reprises avant de tenter la traversée de la Méditerranée le 21 juin. Le jour de l'armistice, il stationne à Alger-Maison Blanche avec quatre Potez 63.11.
Commandants : capitaine Pillot-Beauretour, capitaine Francin et commandant Delgée.
Avions attestés : n° 239, 313, 324, 342, 408, 570 et 571.

GAO 543

Basé à la mobilisation à Belfort-Chaux. Après un séjour à Chambaran puis à St-Étienne-de-St-Geoirs, il perçoit ses trois premiers Potez 63.11 le 15 mars. Il s'installe à Luxeuil–St-Sauveur le 10 avril, où il est rattaché aux FA 7 (7e CA). Il perd le n° 581 mitraillé au sol le 10 mai et le n° 536 le 14.
Il est replié à partir du 27 mai et change... huit fois de terrain au mois de juin.
Le 8 juin, le n° 336, fortement endommagé par la *flak*, s'écrase sur son terrain; un membre de l'équipage est grièvement blessé. Le 9 juin, le n° 682 lutte avec acharnement contre neuf Bf 109. Selon des témoins français, trois sont abattus, mais le Potez finit par succomber et s'écrase en flammes dans la forêt d'Épernay. L'équipage est tué. Le seul Potez 63 revendiqué ce jour-là par la Luftwaffe l'est par l'*Oberleutnant* Johannes Seiffert de la 3./JG 26, mais... à 10/15 km au sud-ouest de Rouen, ce qui est très éloigné de la forêt d'Épernay. Le I./JG 26 ne perd qu'un seul Bf 109E, celui de Seiffert, abattu et blessé au cours du combat.
Le 24 juin, le GAO 544 est replié à Sisteron où il sera dissous.
Commandants : capitaine Dubosq.
Avions attestés : n° 20, 299, 325, 306, 336, 569, 573, 581, 664, 677 et 682.

GAO 544

Basé à Romilly-sur-Seine depuis fin août 1939, il se trouve à Couvron lorsque le 21 février, il touche son premier Potez 63.11. Au 10 mai, il est basé à Villers-lès-Guise et est rattaché aux FA 34 (4e DLC). Il perd dès le premier jour les n° 201 et 427 lors d'un bombardement du terrain. Est replié le 13 mai sur Brétigny-sur-Orge avec six Potez (et deux ANF 115). Passe ensuite à Tours-Mettray pour recompléter sa dotation et s'installe à Clermont-Ferrand.
Le 19 mai, il perd le n° 200 dans l'Aisne dans des conditions mystérieuses, probablement à la suite d'un combat aérien. Le sort de l'équipage reste inconnu.
Le 14 juin, le GAO 544 est replié sur Pau où il sera dissous le 12 juillet.
Commandant : capitaine de Loisy.
Avions attestés : n° 146, 194, 196, 200, 201, 427, 439, 816 et 821.

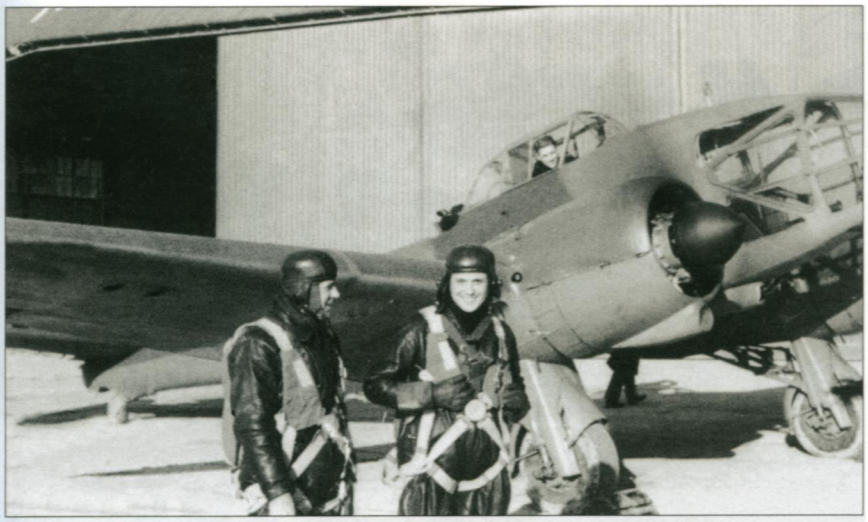
Conférence avant une mission au GAO 546, dont on aperçoit le Potez 63.11 n° 584 en arrière-plan. Cet appareil sera abattu près de Mettet par la chasse allemande le 15 mai (peut-être le LeO 45 revendiqué par le *Leutnant* Karl Fürhing du *Stab* I./JG 77 à Gerpinne, sachant qu'il n'y a pas eu de LeO 451 abattus ce jour-là). (SHAA)

GAO 545

Il s'installe à Auxerre à la déclaration de guerre, puis après quelques déménagements, est rattaché aux FA 33 (3e DLM) à Denain-Prouvy le 16 avril. Perçoit son premier Potez 63.11 le 5 mars.
Le 14 mai, le n° 621 est attaqué par neuf Bf 109 auquel il tient tête pendant une dizaine de minutes. L'appareil finit par s'abattre en flammes au sud de Charleroi; l'équipage est indemne. À la fin de la campagne, le GAO 545 stationne à Lasserre (Haute-Garonne).
Commandant : capitaine Discors.
Avions attestés : n° 334, 372, 621, 627, 704, 706, 729, 745, 766, 782, 783 et 789.

GAO 546

Mobilisé à Sézanne–Saint-Rémy et dépendant des FA 31 (2e DCR), il fait partie des tout premiers GAO rééquipés en Potez 63.11, les trois premiers exemplaires lui étant versés le 22 novembre 1939. Il perd deux Potez lors d'un raid allemand le 10 mai et est replié à Valenciennes le 14 mai.
Le lendemain, le n° 584 est descendu par trois Bf 109 au-dessus la commune belge de Mettet. Deux membres d'équipage sont légèrement blessés. Le GAO 546 est transféré à Dieppe le 17, puis à Clermont-Ferrand le lendemain. Le 23 mai, il retrouve Sézanne et est désormais affecté à la 1ère DCR. Le 25 mai, le n° 229 est victime de la *flak* et s'écrase dans un champ à l'est de Roye. L'équipage est sain et sauf.
Il est reconstitué le 3 juin grâce à l'arrivée de six avions neufs. Le 17 juin, il est replié sur Agen où il rattrapé par l'armistice.
Commandant : commandant Saget
Avions attestés : n° 229, 234, 238, 305, 320, 337, 584, 589, 695, 701, 702, 721, 723 et 726.



L'adjudant-chef Langlois (à gauche) et le lieutenant Rouig (à droite) du GAO 1/551 avec leur Potez 63.11 n° 284, dans lequel ce dernier sera abattu et grièvement blessé par des Bf 109 de la 4./JG 53 le 8 juin 1940. (Photo J. Rouig)

GAO 547

Mobilisé à Gap et rattaché à l'armée des Alpes. S'installe quelques jours plus tard à La Malmaison et dépend désormais des FA 32 (41e CA). Touche son premier Potez 63.11 le 1er mars 1940, mais doit attendre un mois pour recevoir le deuxième. Partage le terrain de Tournes-Belval avec le 2/551 depuis le 15 avril. Il échappe aux raids allemands qui déciment l'autre locataire du terrain. Devant l'avance allemande, il est envoyé à Vivaise le 14 mai.

Il perd deux Potez 63.11 le 14 mai : le 381, victime de la chasse allemande près de Monthermé (deux tués, un blessé grave fait prisonnier) et le n° 579, descendu en flammes par des Bf 110 près de Mézières (deux tués, le pilote décédera le lendemain de la suite de ses brûlures). Il en perd même un troisième, le n° 401 accidenté.

Le GAO est replié à Compiègne le 16 mai avec un seul Potez et un Bre 270, puis envoyé à Tours-Mettray pour y être reconstitué. Il ne semble cependant pas avoir touché de nouveaux Potez 63.11.

Le GAO 4/551 n'a pas été épargné par les bombardements allemands. Le n° 586 a été endommagé lors du mitraillage du terrain d'Escarmain le 15 mai et a dû être saboté par les Français avant qu'ils ne se replient. (ECPA-D)

Il termine la campagne à Abos (Pyrénées-Atlantiques) et sera dissous le 10 juillet 1940.

Commandants : commandant Lamey (et lieutenant Lardennoy, par interim, du 22 mai au 14 juin).

Avions attestés : n° 221, 312, 319, 381, 401, 575 et 579.

GAO 548

Mobilisé à Fayence, il monte au front le 17 octobre et relève le 1/508 à Épinal-Dogneville. Rattaché aux FA 8 (8e CA). Perçoit son premier Potez 63.11 le 29 février 1940. Perd un Potez lors du mitraillage du terrain par six Bf 109 en fin d'après-midi du 10 mai. Replié au Luc le 17 mai.

Commandants : commandant Robert et commandant Thibon.

Avions attestés : n° 330, 374, 587, 637, 643, 798, 812, 819 et 841.

GAM 550

Ce groupe aérien mixte, basé à Calvi (Corse), se compose d'une section de combat, équipée de trois Potez 631 (plus deux en volant), et d'une section d'observation, équipée à l'origine de trois Bre 270. Ceux-ci sont suppléés à partir du 19 juin 1940 par trois Potez 63.11. Le groupe réalise une unique mission de guerre le 23 juin. Il est dissous le 28 juillet.

Commandant : inconnu.

Avions attestés : n° 808, 813 et 824.

GAO 1/551

Rattaché aux FA 21 (21e CA), il est basé à Attigny au début de la guerre, puis à Étain-Buzy. Aligne six Potez 63.11 au 10 mai.

Le 11 mai, fortement endommagé par des Bf 109, le n° 774 s'écrase à l'atterrissage; l'équipage est indemne. Le 12 mai, le groupe est replié sur Connantre, puis sur Hans le 14, et dispose désormais de huit Potez.

Le 15 mai, le n° 681 est abattu par la *flak* à Vendresse; deux hommes d'équipage sont tués, le troisième, blessé, tombe aux mains des Allemands. Le 23 mai, il perd deux Potez (n° 387 et 685) endommagés par la *flak* et irréparables. Les deux équipages sont indemnes. Le 8 juin, le n° 284 est descendu par des Bf 109 près de Buzancy, faisant un tué et deux blessés graves.

Le GAO est replié sur Remirecourt le 10 juin, puis amorce son exode qui s'achève à Moissac.

Commandants : commandant Agaccio, commandant Enselme et capitaine Ternant.

Avions attestés : n° 284, 285, 316, 387, 567, 678, 681, 685 et 774

GAO 2/551

Basé à Couvron à la mobilisation, où il est rattaché aux FA 25 (1ère DLC), il est transformé sur Potez 63.11 à compter du 11 janvier 1940. Installé sur le terrain de Tournes-Belval depuis le 11 avril, il effectue quatre missions dans la journée du 10 mai avant de perdre un Mureaux 117 lors d'un bombardement allemand.

Le lendemain, en fin de matinée, un nouveau raid conduit par des Do 17 incendie deux Potez et en détruit deux autres. Il ne reste plus que le n° 603, endommagé la veille. Replié le 13 mai, il est reconstitué à Tours-Mettray. Il perçoit cinq Potez 63.11, mais trop tardivement (entre le 10 et le 13 juin) pour lui permettre de jouer encore un rôle quelconque dans la bataille. Il est intégré au GR I/14 le 19 mai.

Il replie trois Potez à Medjaz el-Bab (Tunisie) et sera dissous dans le courant du mois d'août.

Commandants : capitaine Sacré, capitaine de Golbery et capitaine Bernard.

Avions attestés : n° 262, ,264, 307, 314, 318, 338, 447, 577, 603, 725, 775 et 855.

GAO 3/551

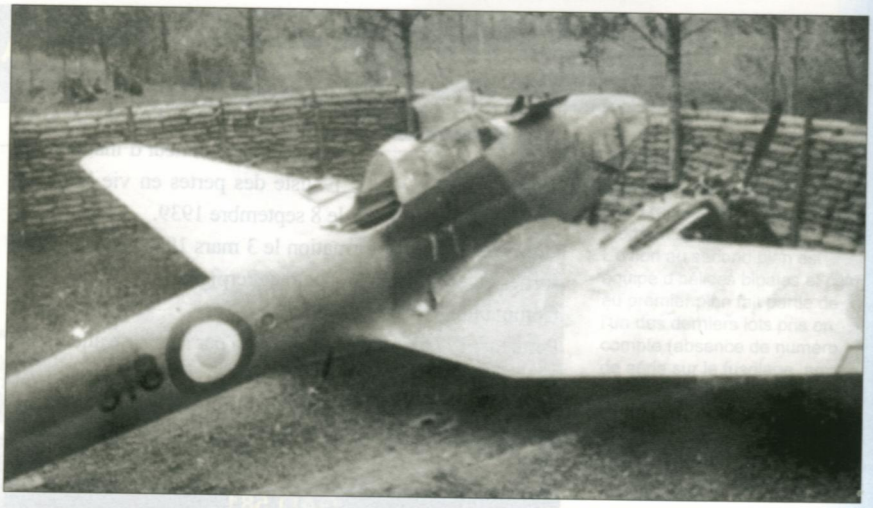
S'installe le 6 septembre 1939 à Senon-Spincourt où il est rattaché aux FA 27 (3e DLC). Commence sa transformation sur Potez 63.11 le 10 janvier. En perd deux par accident avant l'offensive allemande. Change cinq fois de terrain entre le 12 et le 27 mai. Reste jusqu'au 7 juin à Bacqueville. Il commence son exode le 17 qui le mène quatre jours plus tard à Alger où il s'installe jusqu'à sa dissolution avec trois Potez 63.11.

Le 15 mai, le n° 389, attaqué par sept Bf 109, doit être posé d'urgence. Il est mitraillé et incendié par les chasseurs. L'observateur est grièvement blessé, les deux autres membres de l'équipage sont indemnes.

Le 20 mai, le sergent Courmes, aux commandes du 365, aborde un Ju 52 qui va s'écraser dans une forêt au nord de Laon. Le Potez est endommagé, mais réparé. Il est malheureusement abattu par la chasse allemande le 5 juin près d'Eu. Les trois membres d'équipage, dont le capitaine Boursaus, sont grièvement blessés. Ce même jour, le 796 tombe également victime des Bf 109 près d'Ault-Onival; les trois occupants sont tués. Le 13 juin, le 384 est à son tour abattu en combat et s'écrase près de Bernay entraînant son équipage dans la mort.

Commandant : commandant Paldacci, capitaine Boursaus, commandant Mariage.

Avions attestés : n° 278, 318, 325, 365, 384, 389 et 796.



GAO 4/551

Basé à Clastres lors de la mobilisation, il est rattaché aux FA 29 et 30 (2e DLM). Touche ses trois premiers Potez 63.11 le 2 janvier 1940. Dispose aussi de Potez 25 et 540, de Mureaux 117 et d'autogires LeO C.30. Perd deux de ses six 63.11 au petit matin du 10 mai sur le terrain d'Escarmain. En touche trois en recomplètement dans la soirée. Replié à Bacqueville le 17, perd trois nouveaux Potez lors d'un raid allemand le jour même. Termine la campagne à Medjez el-Bab (Tunisie) avec six Potez.

Commandant : capitaine Ranon de La Vergne.

Avions attestés : n° 228, 232, 239, 585, 586, 655, 663, 665, 683, 778.

Ci-dessus :
en deux jours, les 10 et 11 mai, le GAO 2/551 est virtuellement anéanti. Il se replie le 13 sur Bulgny avec seulement un Potez 63.11 et un ANF117. On voit ici le Potez n° 318, qui, criblé de balles par des Heinkel 111 dans l'après-midi du 10 mai, a dû être abandonné à Tournes-Belval.
(Collection J. Crow)

Ci-contre :
le n° 725 replié par le GAO 2/551 à Medjez el-Bab dans les derniers jours de juin 1940
(SHAA)

GAO 552

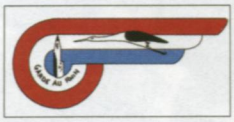
Mobilisé à Reims et rattaché aux FA 28 (1ère DLM). Perçoit ses trois premiers Potez 63.11 à Marignane le 10 janvier 1940. Basé à Saint-Omer au moment de l'offensive allemande. Dispose alors de 9 Potez 63.11 et 4 Mureaux 117. Perd deux appareils, le 628 incendié le 17 mai et le 689 qui s'écrase en Belgique après avoir été endommagé par la *flak* (trois morts) le 13. Intégré au GR I/14 le 19 mai , il stationne à Agen au moment de l'armistice. Dissous en août 1940 à Toulouse.

Commandants : commandant Clausse puis capitaine Chauvet.

Avions attestés : n° 58, 225, 226, 237, 415, 606, 628, 687, 689 et 692.

Le GAO 4/551 abandonne deux Potez inutilisables à Escarmain et en perd trois autres le 17 mai à Bacqueville (Eure), parmi lesquels le n° 585.
(ECPA-D)

GAO 553



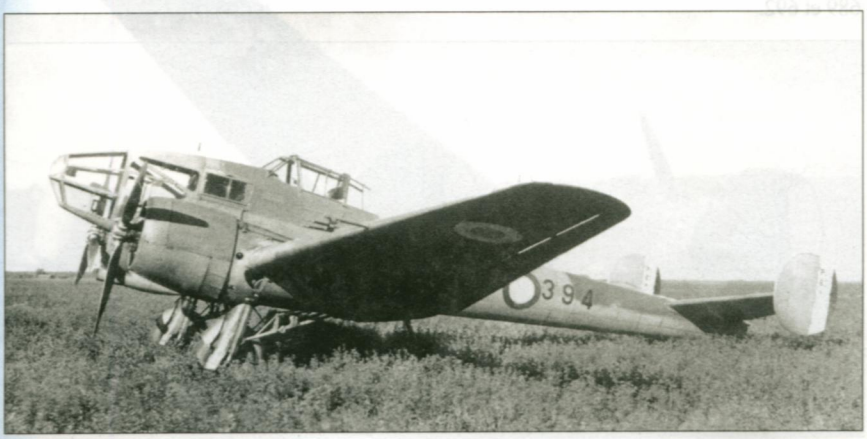
Mobilisé à Sarrebourg-Buhl, il est rattaché aux FA 24 (43e CA). A le triste honneur d'inaugurer la liste des pertes en vie humaine de l'armée de l'Air dès le 8 septembre 1939.
Commence sa transformation le 3 mars 1940. Effectue 209 sorties et termine la campagne à Perpignan.
Commandant : capitaine de Grivel.
Perte : n° 177 abattu le 25 mai 1940 par la chasse allemande à Domfessel (un tué, deux blessés).
Avions attestés : n° 177, 205, 424, 428, 429, 441 et 445.

GAO 581

Mobilisé à Marrakech (Maroc), effectue deux déplacements avant d'arriver à Marignane le 29 mars 1940 où il commence sa transformation sur Potez 63.11. Est muté à Cannes-Mandelieu le 18 avril, puis monte au front le 16 mai en appui des FA 39 (1ère DCR) et stationne à Denain. Il change dix fois de terrain avant de se retrouver à Moissac deux jours avant l'armistice avec 4 Potez 63.11 et... 2 LeO 451. Il sera dissous sur place le 15 août.
Il perd un Potez 63.11 (un tué) abattu par la *flak* à Montmirail, lors de la première mission de guerre du GAO... le 13 juin
Commandant : commandant Dupond.
Appareils attestés : n° 265, 267, 276, 335, 397, 407, 410, 591, 770, 786, 822, 837 et 849.

GAO 582

Basé à Fès (Maroc), remonte à Valence fin mars 1940 où il touche ses premiers Potez 63.11. Participe à la campagne en appui des FA 40 (3e DCR). Replié à Alger juste avant l'armistice avec 5 Potez 63.11.
Commandant : capitaine Henri.
Avions attestés : n° 412, 574, 605, 693, 717, 776, 785, 791 et 794.



Le Potez 63.11 n° 394 à Montpellier-Fréjorgues peu après l'armistice. Cet appareil a d'abord appartenu au GR II/22, puis au GAO 523 avant d'être affecté au GAO 518 le 6 mai 1940. (Archives Aéro-Journal)

GAO 1/583

Mobilisé à Beyrouth (Liban), puis envoyé à Homs. Transféré à Rayack pour y être transformé sur Potez 63.11 le 24 mai. S'installe à Alep puis à Hamidiyé (Syrie).
Commandant : capitaine d'Argoubet.
Avions attestés : n° 120, 211, 395, 792, 793, 795, 799, 803.

GAO 1/584

Mobilisé à Tunis-el Aouina, déménage pour Blida le 17 décembre 1939, puis est transféré à Valence le 25 avril 1940 où il est transformé sur Potez 63.11. Rattaché aux FA 37 (49e CA) le 28 mai, participe à des missions depuis Montbéliard et Nantua. Replié vers le Sud à partir du 17 juin, il est rapatrié à Alger le 22 juin avec 4 appareils.
Commandant : capitaine Suère
Pertes : 2 Potez 63.11 en combat (détails inconnus).
Avions attestés : n° 348, 379, 396, 404, 633 et 787.

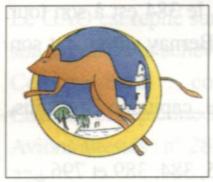
GAO 586

Basé à Tunis-el Aouina puis à Medjez el-Bab (Tunisie). Ré-équipé en Potez 63.11 entre le 7 et le 17 mai 1940. Dissous en août 1940.
Commandant : commandant Farge.
Avions attestés : n° 332, 353, 607 et 690.

GAO 1/589

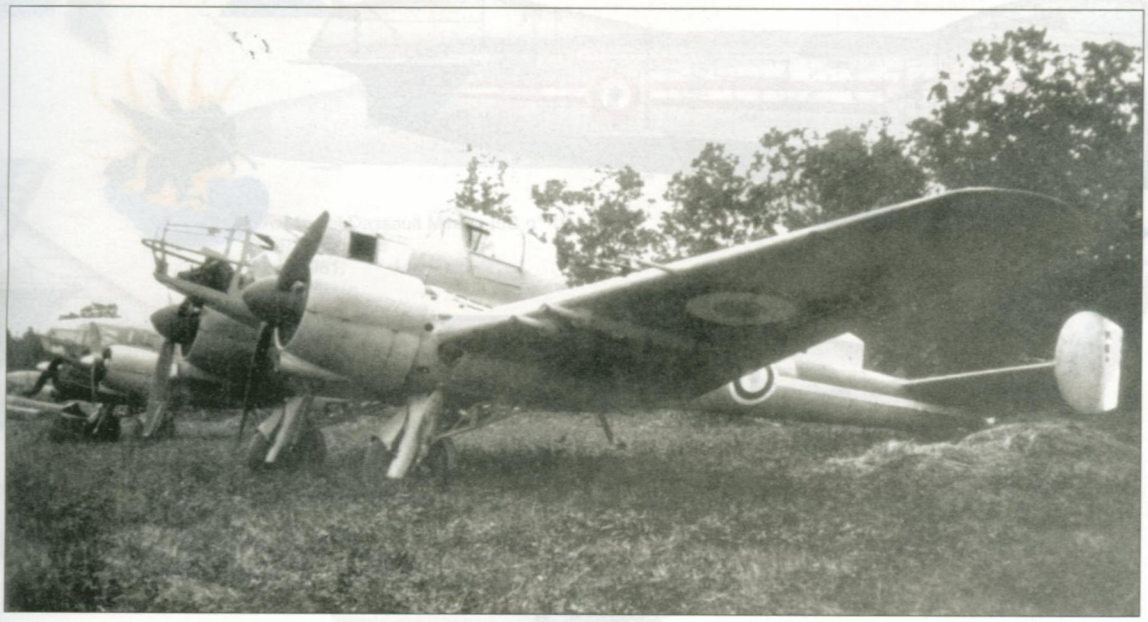
Basé au Maroc à la déclaration de la guerre. Transféré à Marseille le 30 mars 1940 où il perçoit son premier Potez 63.11. Monte au front le 29 mai (Romilly s/-Seine) avec la 4e DCR. Effectue plusieurs missions avant d'être replié à Cognac. Deux Potez s'évadent pour l'Angleterre les 18 et 19 juin (dont un est piloté par le commandant du groupe). Le GAO est envoyé à Moissac le 4 juillet où il sera dissous.
Commandant : capitaine Martin des Pallières.
Perte : n° 804 abattu par la *flak* le 2 juin (deux tués, un blessé grave); deux avions passés en Angleterre (dont le n° 598).
Avions attestés : n° 309, 504, 598, 771, 794, 803, 804 et 805.

GAO 590



Basé à Gabès (Tunisie). Ré-équipé en Potez 63.11 entre le 17 et le 22 mai 1940. Dissous en août 1940.
Avions attestés : n° 582, 602, 665 et 718.

BILAN D'UNE CAMPAGNE



Quelques-uns des 22 Potez 63.11 appartenant à divers GAO repliés sur Moissac au moment de l'armistice. L'avion au second plan est équipé d'hélices bipales et celui au premier plan fait partie de l'un des derniers lots pris en compte (absence de numéro de série sur le fuselage, armement renforcé). La bande blanche a sans doute été peinte en usine. (Collection Morin)

Dresser le bilan de l'action des Potez 63.11 pendant la campagne de mai-juin 1940 n'est pas chose simple, ni sur le plan quantitatif ni sur le plan qualitatif.

Pour commencer, on ne connaît pas le nombre de missions de guerre effectuées par ces appareils. On ignore la pertinence et l'intérêt des renseignements recueillis et encore plus leur utilité dans la conduite des opérations. S'il y a eu un maillon faible dans la chaîne, ce ne fut pas celui de la collecte des informations, mais plutôt celui de l'exploitation desdites informations.

Certes, il existe des témoignages dignes de foi mettant plus ou moins directement en accusation l'immobilisme des états-majors de la Terre et leur manque de confiance dans les renseignement rapportés par les aviateurs. Il ne faut pourtant pas en faire une généralité. Dans les archives, on retrouve un certain nombre d'ordres généraux, datés de quelques jours après l'armistice et émanant de généraux de corps d'armée et même d'armée, félicitant et remerciant l'aviation de renseignement pour sa précieuse collaboration.

Il n'en reste pas moins que les renseignements les plus précieux, touchant à la percée à travers les Ardennes, ont été accueillis avec scepticisme, voire dérision. Ces missions ont pourtant été commandées par les mêmes [1] qui ont refusé d'admettre la réalité des événements. Auraient-ils envoyé les aviateurs, non pour rendre compte, mais pour conforter leur vision de la guerre, qu'ils n'eussent pas réagi d'une autre manière. Dès lors que les informations recueillies entraient en conflit avec leurs certitudes, ils ont préféré les ignorer. Les eussent-ils exploitées au mieux, le sort de la bataille aurait-il été différent ? Cela semble peu probable, même si ce n'est que pure spéculation.

Le mic-mac des pertes

Les pertes en combat s'élèvent à 106 appareils, dont 50 abattus par la *flak* (le reste par la chasse), faisant 121 tués, 35 prisonniers et 54 blessés. Toutefois, plus difficiles à quantifier sont les pertes au sol (avions mitraillés ou abandonnés) et par accident. Faute d'archives fiables et complètes, les pertes globales ne peuvent être déterminées qu'en soustrayant le nombre d'avions retrouvés intacts en zone libre et en Afrique du Nord du nombre d'avions pris en compte (723). Or, on nage en plein flou artistique.

Selon le recensement de l'été 1940, il existe encore 480 Potez 63.11, dont 208 en zone libre, 251 en Afrique du Nord et 21 au Levant. Ce seraient donc 243 appareils qui auraient été perdus depuis septembre 1939, dont environ 200 entre le 10 mai et le 25 juin [2]. Pour fixer les esprits, un état daté du 6 juin donne le nombre de 173 Potez 63.11 considérés comme irréparables depuis le 10 mai. Il n'y aurait donc eu que 27 appareils perdus (toutes causes confondues) entre le 7 et le 25 juin – en pleine débandade. Cela semble si ridiculement faible qu'il apparaît nécessaire de passer ces chiffres au crible.

En se fondant sur le recensement de l'été 1940, on devrait retrouver 418 Potez 63.11 sous les couleurs de l'aviation de l'armistice. Or, il n'en est rien. Le 1er avril 1941, 221 sont recensés hors unité (dépôts de stockage, parcs...) et 64 en unité, soit un total de 285. Où sont donc passés les avions manquants ? Pas tous à la casse, puisque, après apurement des comptes, 33 appareils sont considérés comme irréparables en septembre 1940 et 29 autres sont proposés à la réforme le 27 mars 1941 (ces 62 appareils sont présents dans le recensement de l'été 1940).

Procédons à une simple opération arithmétique : 723 pris en compte, 285 encore en service en avril 1941 et 62 radiés des contrôles entre-temps. Les pertes, toutes causes confondues, s'élèvent donc à 723 - (285 + 62) : 376 avions !

Fin

[1] Pour être plus précis, les états-majors des IIe (général Huntziger) et IXe armées (général Corap).

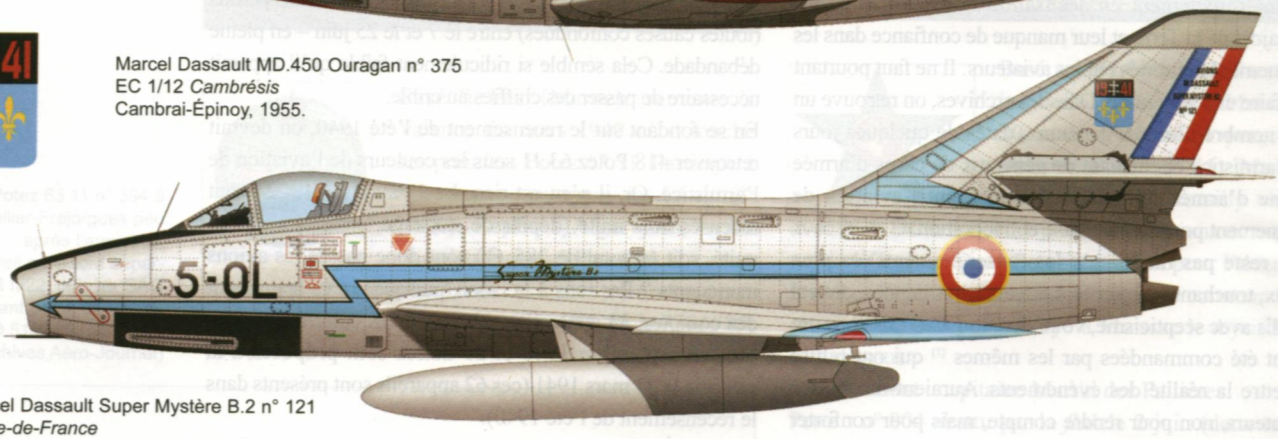
[2] Seulement 7 ont été officiellement réformés avant le 10 mai 1940, mais le processus de réforme était assez long. Il faut y ajouter les quelques avions perdus du fait de l'ennemi et ceux accidentés pendant la « Drôle de Guerre ». Jusqu'au 10 mai 1940, 43 Potez 63.11 ont été accidentés, mais l'on ignore le nombre d'appareils considérés comme irréparables.

North American F-86K (55-4868)
ECTT 1/13 *Artois*
Colmar, 1957.

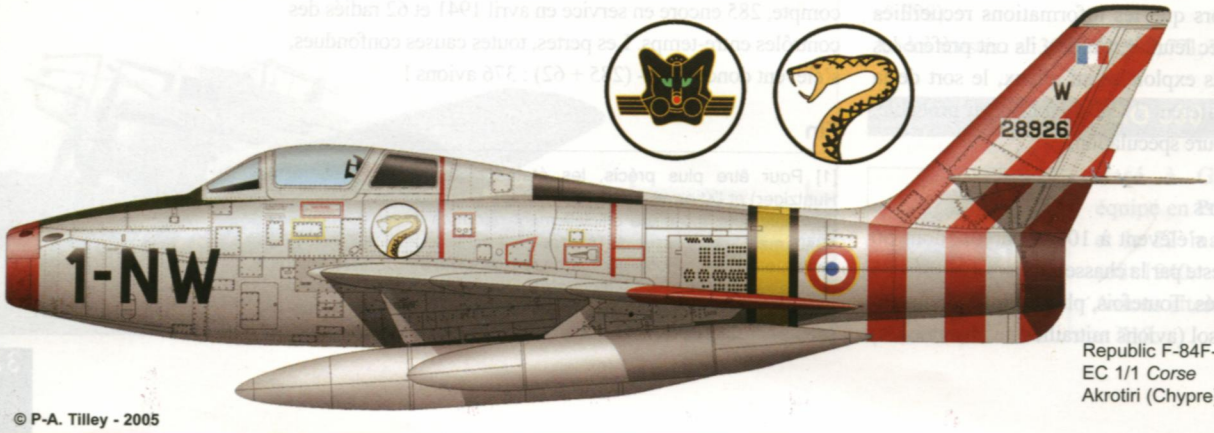
Marcel Dassault MD.452 Mystère IIC n° 31
EC 1/10 *Parisis*
Creil, 1956.

Sud-Est SE.535 Mistral n° 118
EC 1/6 *Oranie*
Oran, 1957.

Marcel Dassault MD.450 Ouragan n° 375
EC 1/12 *Cambrésis*
Cambrai-Épinoy, 1955.



G.A. Marcel Dassault Super Mystère B.2 n° 121
EC 2/5 *Île-de-France*
Orange, 1962.

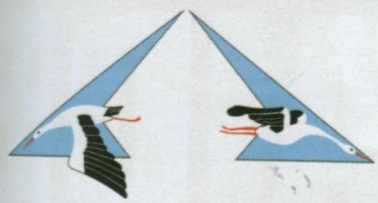


Republic F-84F-46-GK 52-8926
EC 1/1 *Corse*
Akrotiri (Chypre), novembre 1956.

Republic F-84G-26-RE
EC 2/1 *Morvan*
Saint-Dizier, 1955.

© P-A. Tilley - 2005

La chasse française 1950-1960



G.A. Marcel Dassault Mirage IIIC n° 18
EC 1/2 *Cigognes*
Dijon, 1961.

G.A. Marcel Dassault Mystère IVA n° 32
EC 3/12 *Cornouaille*
Cambrai, 1959.

SNCASO Sud-Ouest 4050 Vautour IIN n° 314
ECTT 1/30 *Loire*
Creil, 1959.

Gloster Meteor NF.11 n° 23
ECN 3/30 *Lorraine*
Tours, 1953.

North American F-100D (54-2149)
EC 1/3 *Navarre*
Reims, 1960

RIDDLE'S RAIDE

John Stanaway

Le 479th *Fighter Group* voit le jour en octobre 1943. Composé des 434th (code : L2), 435th (J2) et 436th (9B) *Fighter Squadrons* et confié au *Colonel* Kyle Riddle – d'où le surnom de Riddle's Raiders – il est équipé de Lockheed P-38 Lightning. Il quitte la Californie au milieu du mois d'avril 1944 et prend ses quartiers à Wattisham le 15 mai. Il est le dernier groupe de chasse à venir renforcer la 8th *Air Force*.

D'une pierre deux coups

La première sortie se déroule le 26 mai. À cette époque, toutes les unités des 8th et 9th AF sont employées à plein temps à neutraliser des objectifs tactiques dans la future zone des combats après le débarquement.

L'entrée en lice du 479th FG n'est pas placée sous les meilleurs auspices. Le 22 juin, le 434th FS perd quatre P-38 et deux pilotes, piètre consolation pour l'obtention de la toute première victoire aérienne du groupe. Le *Captain* Clarence Johnson vient juste de se débarrasser de ses bombes sur son objectif, quand, après avoir évité une colline, il se retrouve nez-à-nez avec un Fi 156. Malgré sa grande maniabilité, le Storch ne tarde pas à s'écraser au sol. Johnson, qui en est à son deuxième tour d'opérations, a déjà remporta quatre victoires en Méditerranée. Il fait d'une pierre deux coups : non seulement il remporte la première victoire du 479th FG, mais il en devient par la même occasion, le premier as.

Alors que se déroulent les grandes batailles terrestres en Normandie, les missions d'escorte deviennent plus routinières, la Luftwaffe concentrant davantage son énergie sur les chasseurs-bombardiers. De ce fait, les missions d'attaque au sol donnent l'occasion aux chasseurs-bombardiers de se frotter à de nombreux types d'avions allemands. C'est ce qui se passe le 5 juillet, lors que le 434th FS mitraille l'aérodrome de Cognac. Les P-38 détruisent divers véhicules et un Ju 88 dans un hangar. Le *Captain* Arthur F. Jeffrey repère un Fw 200 en train de décoller. Une rafale bien placée envoie le quadrimoteur percuter la planète. Les quatre ailiers de Jeffrey assistent à la chute du Fw 200 d'une hauteur de trente mètres qui se termine par un atterrissage forcé suivi d'un incendie. Pour Jeffrey, c'est la première de ses quatorze victoires.

Une journée particulière

La deuxième victoire de Jeffrey a un goût particulier. Le 29 juillet 1944, il est le premier pilote américain à abattre un avion à réaction allemand. Toutefois, de méticuleuses recherches menées par la suite dans les archives allemandes montrent que cette victoire a sans doute été homologuée de manière un peu optimiste. Quoi qu'il en soit, il n'est pas inintéressant de prendre connaissance du rapport d'Art Jeffrey. Ce jour-là, il commande le *Yellow*

ERS LE 479th FIGHTER GROUP AU COMBAT

Bien qu'étant le dernier arrivé en Europe, le 479th *Fighter Group* va se tailler en moins d'un an un palmarès que lui envieront plus d'un groupe vétéran. En onze mois, il sera crédité de 155 victoires aériennes et de 269 avions détruits au sol. Parmi ses victimes figure le premier avion à réaction allemand revendiqué par la chasse alliée.

Flight du 434th FS quand le chef du dispositif donne l'ordre à sa section de protéger un B-17 de la 3e division en grande difficulté.

« Mon ailier et moi-même avons assuré la couverture rapprochée, tandis que YELLOW THREE et FOUR assuraient la couverture haute. Le B-17 se traînait péniblement à 11 000 pieds, traversant les nuages pour éviter la *flak* et à 11h45, j'ai observé un Me 163 se mettre en position d'attaque derrière lui. D'où il avait pu venir, je n'en sais rien. J'ai essayé d'entrer en contact avec le bombardier, mais je n'ai pas eu le temps de l'avertir avant que je me mette en position. Le Me a fait une passe lente sur les 5 heures du B-17, suivie d'un léger piqué et d'une ressource. À ce moment, l'Allemand a dû me repérer parce qu'il a fait un autre piqué léger, puis est brutalement parti en chandelle, zigzagant sans arrêt comme s'il voulait rester derrière le B.17.

Un groupe de P-51D du 345th *Fighter Squadron* vers la fin de la guerre.
Le gouvernail était jaune et la peinture recouvrait une partie du *serial*.
(Tabatt)

Le *Lieutenant-Colonel* Arthur F. Jeffrey, commandant le 434th *Fighter Squadron*. Avec 14 victoires aériennes, il est le premier as du 479th *Fighter Group*. Il est aussi le premier pilote américain crédité d'un avion à réaction allemand, même si cette victoire est loin d'être avérée. On note la répétition des quatre derniers chiffres du *serial* sur les différents panneaux. (Tabatt via Molesworth)

« Je me suis rapproché, ai ouvert le feu et noté des coups au but. À 15 000 pieds, le Me a fait un rétablissement et a commencé un cercle sur sa gauche comme pour se mettre en position de m'attaquer. Je pouvais tourner plus court que lui et j'ai tiré avec correction à environ 200 à 300 mètres. Alors, le Me a fait un Immelmann inversé puis a piqué à 80-90°. Je l'ai suivi et j'ai tiré aussi longtemps que j'ai pu, observant de nouveaux coups au but. Pendant le piqué, le Me lâchait de la fumée, mais j'ignore si elle provenait de son moteur à réaction ou du résultat de mes attaques. J'ai dû redresser mon piqué à 70°, mais le Me a continué tout droit, presque à la verticale. À 4 000 pieds, j'étais à 500 mph [env. 800 km/h] et, comme le Me me distançait, j'ai commencé à rétablir. Il a disparu dans les nuages à 3 000 pieds, toujours à la verticale, et, à mon avis, à pas moins de 550 mph [env. 880 km/h]. J'ai finalement redressé à 1 500 m, subissant le voile noir, puis je suis passé sous les nuages à la recherche de ce Me, mais sans l'apercevoir et j'ai dû regagner les nuages pour éviter la *flak*.

« À mon avis, aucun pilote ne peut redresser d'un piqué à 80-90° à 3 000 pieds à la vitesse de 550 mph... Je revendique le Me 163 comme détruit. »

Changement de commandant

Le 10 août, le groupe perd son commandant, le *Colonel* Kyle Riddle, abattu par la *flak*. Au terme d'une évasion épique, il parviendra à revenir en Grande-Bretagne et il reprendra le commandement du 479th FG à dater du 1er novembre 1944. L'intérim est assuré par le légendaire *Colonel* Hubert Zemke, qui arrive du 56th *Fighter Group* précédé par une solide réputation de meneur d'hommes et accompagné d'un palmarès de 15,25 victoires aériennes.

Art Jeffrey remporte sa troisième victoire le 15 août au cours d'une autre mission d'escorte. Son camarade, le *Lieutenant* George Gleason, a rapporté qu'en apercevant trois Messerschmitt 109 en approche de l'aérodrome de Steenwijk, Jeffrey a plongé à l'attaque. Après une longue course-poursuite, Jeffrey tire sur un chasseur ennemi dont le pilote éjecte la verrière avant de sauter en parachute.

Bien vite, le 479th FG va pleinement justifier son surnom de Riddle's Raiders en exécutant de nombreuses missions d'attaque au sol dont les résultats vont être plus impressionnants les uns que les autres. L'une de ces missions se déroule le 18 août lorsque de nombreux avions allemands sont surpris au sol sur les terrains satellites de Nancy. Le redoutable 434th FS détruit un grand nombre d'avions au sol, le *Lieutenant* Thomas Olson en revendiquant quatre à titre personnel, le *Lieutenant* James Herren (commandant le *Squadron*) et le *Lieutenant* George Gleason deux chacun.

Le *Captain* Robin Olds [1], qui a été crédité de trois victoires aériennes quelques jours plus tôt, revendique trois victoires au sol au cours de cette attaque.

« À ma première passe, j'ai incendié un [He] 111. Nous avons viré sur notre gauche pour une nouvelle passe. À ce moment, il y avait plusieurs taxis qui brûlaient au milieu du terrain. Toutes mes passes ont été exécutées nord-est–sud-ouest. Et on revenait systématiquement par un virage à gauche. Mon ailier s'est occupé d'un deuxième avion. En me mettant en position pour une troisième passe, j'ai aperçu une formation de bombardiers qui arrivait. Je les ai appelés et nous avons cessé de mitrailler jusqu'à ce qu'ils aient terminé leur bombardement. Nous avons alors repris nos attaques. J'ai repéré deux taxis, des Ju 88, côte à côte devant des hangars sur un côté du terrain. J'ai fait deux passes sur ces deux taxis et à la troisième, ils étaient tous les deux en feu. Je suis remonté jusqu'à 2 000 pieds pour essayer de compter les épaves qui brûlaient. J'en ai dénombré une trentaine sans pouvoir être plus précis à cause de la fumée. »

Cette mission, ainsi que celles des 5 et 26 septembre 1944, sera à l'origine de la *Distinguished Unit Citation* que recevra ultérieurement le 479th FG.

Le 5 septembre, lors du raid sur l'aérodrome d'Ettinghausen, le *Lieutenant* James Hollingsworth, qui commande le *Yellow Flight* du 4343th FS, se distingue tout particulièrement. Il revendique deux Do 217 et quatre Me 410, soit six avions détruits au sol, sans aucun doute un record pour une unité de P-38 sur le théâtre européen. Hollingsworth n'atteindra pas le statut d'as pour les victoires aériennes; aux deux obtenues en Méditerranée, il ajoutera un Do 217 fin août.

La biographie de Robin Olds a été publiée dans Aéro-Journal n° 1 (juin-juillet 1998 - eh ! oui, sept ans, déjà !)

Arrivée des P-51

Bien qu'ayant commandé le 56th FG, un groupe qui fera toute la guerre sur P-47, Zemke se fait l'avocat de la transformation du groupe sur P-51 auprès du VIII *Fighter Command*. Il obtient gain de cause au milieu du mois de septembre.

Le 26 septembre, c'est donc à bord de son P-51 flambant neuf qu'il mène ses trois *Squadrons*, dont deux (les 434th et 436th FS) volent toujours sur P-38, pour une mission de chasse libre sur la frontière germano-hollandaise, à l'est d'Arnhem. De sa propre autorité, Zemke décide de pousser un peu plus profondément en territoire allemand. Il survole les environs de Munster vers 4 000 mètres quand apparaît une quarantaine de chasseurs, pour la plupart des Bf 109, à 2 000 mètres au-dessus du 479th FG. La formation mixte de P-38 et de P-51 engage un combat qui va durer plus d'un quart d'heure et au terme duquel, les Américains vont revendiquer 29 victoires. À cette période de la guerre, c'est un résultat que l'on peut qualifier d'exceptionnel.

Le colonel James M. Herren Jr, qui commande le 434th FS, revendique un triplé, tout comme son ailier, le *1st Lieutenant* George W. Gleason, qui inaugure ainsi une liste qu'il clôturera neuf victoires plus loin. Deux 109 et un 190 sont également revendiqués par un pilote du 434, le *1st Lieutenant* Quentin S. Pavlock. Le 434 se taille la part du lion avec 17 victoires, le 435 (sur P-51) en ajoute 10 (dont deux sont à créditer à Zemke) et le 436 (sur P-38) 2.

Le 479th FG est récompensé pour ses brillantes démonstrations par la remise de la *Distinguished Unit Citation*.

Les ultimes victoires des P-38 de la 8th AF

Deux jours plus tard, le 28 septembre, 12 P-38 et 12 P-51 escortent des B-17 de la 1st *Air Division* au-dessus de Magdebourg. Zemke vole en tête du groupe avec son P-51 personnel portant le code du 435th FS (*Squadron* de rattachement administratif de l'appareil). Peu après le rendez-vous avec les bombardiers entre Brunswick et Magdebourg, une large formation de chasseurs ennemis, composée essentiellement de Fw 190, se montre menaçante. Le 434th FS, qui aligne pour la première fois 8 P-51 aux côtés de 4 P-38, et le 436th avec ses 8 P-38 plongent sur les intrus. Ceux-ci semblent être très déterminés à en découdre avec les Américains.

Le *Major* Jules D. Biscayart, qui mène le *White Flight* du 436, rapporte toute la brutalité de l'engagement :

« Ai aperçu un groupe de plus de soixante Fw 190 s'approchant des bombardiers depuis 22 000 pieds [env. 6 600 m] sous le niveau des traînées de condensation. Une tactique nouvelle de la part des chasseurs allemands. Tandis que par le passé, ils profitaient de l'avantage de l'altitude et de la vitesse pour attaquer de flanc ou occasionnellement de face par petits groupes ou individuellement, ils massaient maintenant une imposante formation, jusqu'à 100 chasseurs, qu'ils faisaient évoluer de manière serrée. Ils arrivaient au niveau ou même légèrement en dessous des bombardiers, ralentissaient et s'alignaient dans leur sillage, ouvrant le feu tous ensemble sans avoir à se soucier de porter une correction à leur tir.

« Ce jour-là, quand nous avons pris contact avec les bombardiers, ils étaient déjà en train de subir ce type d'attaque. Le résultat était dévastateur. Des bombardiers explosaient et tombaient de partout. Je n'avais encore jamais tomber autant d'avions en flammes sur un si petit périmètre. Il y avait 20 ou 30 parachutes, quelques-uns en feu. J'ai vu un Fw 190 tomber en vrille sans son moteur ni son hélice. J'étais soulagé que nous ne soyons pas branchés sur la fréquence radio des bombardiers pour entendre leurs appels de désespoir.

« Je me suis approché d'un Fw 190 et lui ai lâché une rafale de trois secondes à la hauteur du cockpit sous un angle de 20°. Quelques plaques se sont détachées et il est parti en vrille de plus en plus serrée en lâchant de la fumée. Il a piqué verticalement dans les nuages, dont la cime, selon mon ailier (*Lieutenant* Jesse Granger), était aux environs de 4 000 pieds. Je suis persuadé qu'il était impossible au pilote de redresser à cette altitude. Avec mes ailiers à mes côtés, je me suis alors approché de la formation ennemie, choisissant la cible la plus proche. Il a effectué un renversement pour s'échapper et j'ai plongé à sa suite, mais je l'ai perdu de vue quand j'ai perdu le contrôle de mon avion quand celui-ci a atteint le niveau de compressibilité. C'était la première fois que cela m'arrivait et je peux vous assurer qu'on a besoin de toute sa concentration. J'en ai oublié les avions que je pourchassais. On perd tout contrôle et l'avion vibre et donne de violentes secousses. Le P-38 se stabilise en un léger piqué inversé et la profondeur devient aussi molle qu'au parking. Par chance, j'avais lu un rapport concernant le P-47 qui disait que le phénomène disparaissait dans les couches denses vers 3 000 mètres. Ce rapport insistait sur le fait qu'il fallait combattre la tendance naturelle de jouer sur la compensation pour relever le nez de l'avion, car un P-47 avec son tab à fond avait eu les ailes arrachées quand l'appareil avait pénétré dans les couches plus denses.

« En redressant vers 2 000 mètres, j'ai perdu connaissance quelques instants et quand j'ai recouvré la vision, je me suis retrouvé juste derrière un Fw 190 qui volait à une vitesse prodigieuse. En moins de temps qu'il ne

Le *1st Lieutenant* George W. Gleason peu après son triplé du 26 septembre 1944. Avec 12 victoires, il finira troisième au palmarès du 479th FG, derrière Art Jeffrey et Robin Olds. (Collection de l'auteur)

Deux P-51D du 434th *Fighter Squadron* en vol, fin 1944. Au second plan, le 44-15381 (L2-T-) du *Lieutenant* Richard D. Creighton, baptisé SUPER WABBITT.
On note que la barre dénotant le second « T » dans l'unité n'ayant pas pu être peinte sous la lettre en raison de la présence des bandes d'invasion, elle a été reportée derrière la lettre individuelle. (Tabatt)

faut pour le dire, le pilote a sauté en parachute, sans doute parce qu'il m'avait vu avant que je ne le voie – et surtout avant que je ne tire ! J'ai failli découper son parachute. J'ai mis la commande de tir sur la position "caméra seulement" et j'ai tourné autour de lui pour prendre quelques photos. Il avait perdu son casque et je pouvais voir ses cheveux blonds. Il levait les mains et les jambes à chaque fois que je m'approchais. »

Biscayart reçoit le crédit de deux Fw 190 et le reste de sa section se partage six autres victoires sûres et un endommagé. Le *Flight* du 436 est passé au beau milieu de la formation allemande et a peut-être suffisamment fait peur aux pilotes ennemis pour qu'ils se contentent de se défendre sans chercher à contre-attaquer. Une chance pour les Américains, car ils sont rentrés avec des boîtes de munitions vides !

Le 434th remporte ses premières victoires sur P-51, trois Fw 190 et un Bf 109. Avec un doublé, le *1st Lieutenant* George W. Gleason est élevé au titre honorifique d'as. Comme la plupart des pilotes du 479th FG, Gleason a beaucoup apprécié le P-38 pour sa sécurité (il se rappelle avoir eu un moteur mis hors d'usage par un obus de *flak* lors d'une mission de strafing), mais préfère le P-51 pour les combats aériens. L'expert en matière d'attaque au sol, le *Lieutenant* James Hollingsworth a toujours préféré le P-38 en toutes circonstances. Il l'a toujours considéré comme un véritable bijou mécanique et son opinion s'en verra renforcée quand il sera descendu et fait prisonnier à bord d'un P-51 au mois de décembre. Le *Major* Robin Olds a avoué avoir beaucoup aimé le P-38 (à bord duquel il a remporté cinq victoires en vol et quatre au sol), mais adoré le P-51 en combat aérien.

Quoi qu'il en soit, la dernière sortie des P-38 de la 8th *Air Force* en ce 28 septembre 1944 se solde par une réussite exceptionnelle : 13 victoires sans la moindre perte et une escorte de bombardiers menée à bien.

ZEMKE DISPARAÎT, RIDDLE REVIENT

Les partisans du P-51 vont s'en donner à cœur joie au cours des missions qui vont suivre. Robin Olds remporte sa sixième victoire personnelle et sa première sur Mustang le 6 octobre près de Berlin. Le lendemain, au cours d'une sortie sur le Sud de l'Allemagne, Art Jeffrey abat un Bf 109, sa cinquième victoire personnelle, et devient ainsi le quatrième as du groupe. Lors de cette mission Zemke revendique un autre 109 en collaboration avec le *Lieutenant* Norman Benoit. Il l'ignore encore, bien sûr, mais il s'agit de sa dernière victoire de la guerre (total : 17,75).

Le 30 octobre, son Mustang perd une aile dans un violent orage et Zemke se retrouve accroché à ses suspentes; il est fait prisonnier. Le *Colonel* Kyle Riddle, qui avait retrouvé son ancien groupe comme adjoint de Zemke, en reprend aussitôt le commandement.

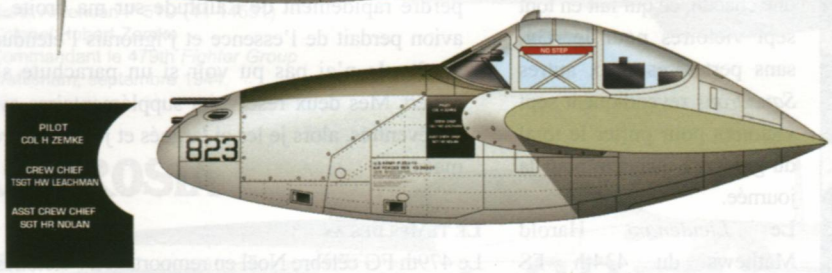
Le mois de novembre 1944 voit un regain d'activité de la part de la Luftwaffe. Un grand nombre de chasseurs allemands est abattu par le VIII *Fighter Command*, mais étant employé pour des missions tactiques, le 479th FG ne revendique que cinq succès. Il va se rattraper le mois suivant.

Au cours du dernier mois de l'année 1944, Arthur Jeffrey va revendiquer sept victoires, George Gleason cinq et le *Lieutenant* Richard G. Candelaria les deux premières d'un tableau qui le conduira au titre d'as.

La première grande bagarre se déroule le 5 décembre au cours d'une escorte sur Berlin. Le 479th FG se trouve au nord-ouest de la capitale du Reich quand une large formation de chasseurs ennemis est repérée. Art Jeffrey, à la tête de son 434th FS, décide d'aller voir de plus près de quoi il retourne. Il dénombre une quarantaine de Fw 190 et donne

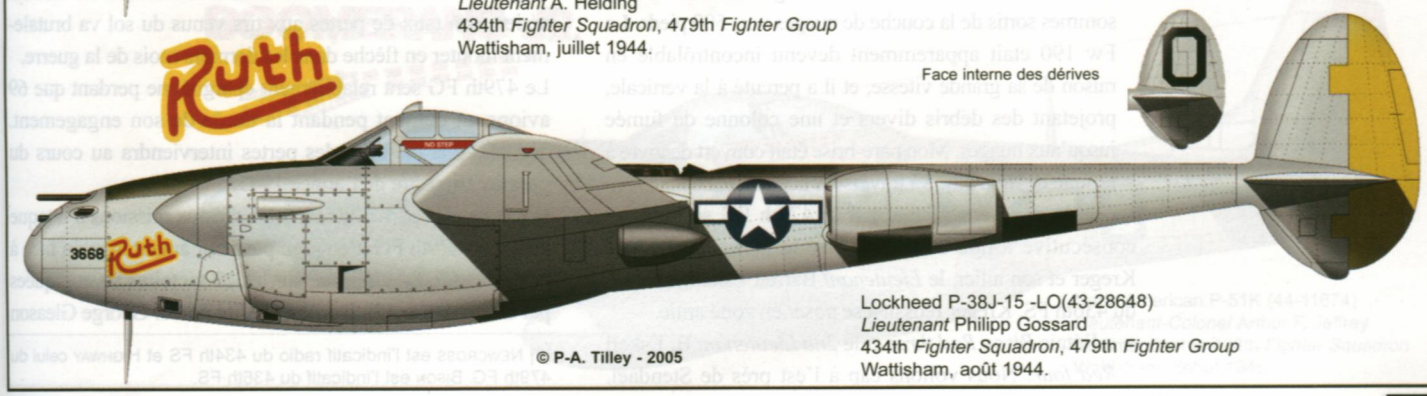
IMPATIENT VIRGIN, le P-51D-20 44-63176 du *1st Lieutenant* William H. Daudistel du 434th FS.
À demi-effacée sur le nez, l'inscription a été reportée sur le montant de la verrière. (Collection de l'auteur)

Lockheed P-38J-15-LO (43-28823)
Colonel Hubert Zemke
Commandant le 479th *Fighter Group*
Wattisham, août 1944.



Lockheed P-38J-15-LO (42-104425)
Captain Arthur F. Jeffrey
434th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham, août 1944.

Lockheed P-38J-15-LO (43-28714)
Lieutenant A. Helding
434th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham, juillet 1944.



Lockheed P-38J-15 -LO(43-28648)
Lieutenant Philipp Gossard
434th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham, août 1944.

© P-A. Tilley - 2005

Le *Major* Robin Olds devant son P-51K baptisé SCAT VII en mars 1945. Les drapeaux de la rangée inférieure représentent les avions détruits au sol. Olds finira la guerre avec 13 victoires aériennes confirmées, auxquelles il en ajoutera quatre autres au Viêt-Nam en 1967. (Tabatt)

l'ordre de larguer les bidons et de piquer sur les intrus. Quand il émerge de la bataille, Jeffrey compte trois victoires confirmées supplémentaires (plus un endommagé), ce qui porte son total à douze. Le *Lieutenant* Gail Jacobsen en revendique deux et deux autres pilotes du *Squadron* une chacun, ce qui fait en tout sept victoires pour le 434, sans perte. Les deux autres *Squadrons* revendiquent sept victoires pour porter le total du groupe à quatorze pour la journée.

Le *Lieutenant* Harold Mathews du 434th FS confirme les exceptionnelles qualités du Mustang dans les duels aériens :

« J'étais *Newcross Yellow three*, section A. À 10h40, le chef du dispositif *Highway* [2] a signalé des bandits sur la zone de Neureppin, au nord-ouest de Berlin. Notre escadron commandé par le *Major* Jeffrey a piqué pour rendre compte. Nous sommes tombés sur un groupe de plus de 40 Fw 190 environ 2 000 pieds plus bas que nous cap au nord-ouest. *White* et *Red Flights* ont attaqué par l'arrière. La formation ennemie s'est divisée en deux groupes, l'un tournant à gauche, l'autre à droite. *Newcross Yellow* a suivi celui de droite, mais nous avons été devancés par une autre section avant d'être en position. Un Fw 190 a quitté la formation en effectuant un 180. J'ai prévenu par radio, puis j'ai effectué un retournement pour le prendre en chasse. J'ai découvert que seules deux mitrailleuses à droite fonctionnaient, mais la grande vitesse du piqué ne m'a pas permis de viser. Nous sommes tombés depuis une altitude de 22 000 pieds à travers plusieurs couches de nuages, le badin indiquant 475 mph [765 km/h] quand nous avons atteint 8 000 pieds. Nous piquions selon un angle de 60°. Vers 5 000 pieds, nous avons rencontré une nouvelle masse nuageuse et le 190 est parti en tonneau pour accentuer l'angle de son piqué. Je l'ai suivi au terme d'un virage serré sur ma droite, mais j'ai dû légèrement redresser car mon zinc vibrait dangereusement. Nous sommes sortis de la couche de nuages vers 500 pieds. Le Fw 190 était apparemment devenu incontrôlable en raison de sa grande vitesse, et il a percuté à la verticale, projetant des débris divers et une colonne de fumée jusqu'aux nuages. Mon pare-brise était couvert de givre à la suite de mon piqué à travers les nuages. »

La seule perte enregistrée par le 479th FG se jour-là est consécutive à une collision entre le *Lieutenant* Charles Kreger et son ailier, le *Lieutenant* Barrett Eskell, tous deux du 436th FS. Kreger réussit à se poser en zone amie.

« J'étais *Bison Red three* et le *2nd Lieutenant* B. Eskell *Red four*. Nous volions cap à l'est près de Stendael. J'étais à la droite de mon chef de patrouille, le *1st Lieutenant* Thomas E. Myers, à 27 000 pieds. Mon chef de patrouille a fait un 90 vers moi en direction du soleil. Je suis passé dessous pour amorcer mon virage et je me suis retrouvé, face au soleil, à sa gauche. J'ai alors senti une brusque secousse. J'ai regardé vers le bas et j'ai aperçu un autre avion juste dessous. J'ai décroché, repris le contrôle, regardé sur ma droite et vu mon ailier tomber avec son aile gauche froissée. J'ai à nouveau décroché, puis redressé. Il m'a semblé perdre rapidement de l'altitude sur ma droite. Mon avion perdait de l'essence et j'ignorais l'étendue des dégâts. Je n'ai pas pu voir si un parachute s'était ouvert. Mes deux réservoirs supplémentaires avaient été éventrés, alors je les ai largués et je suis rentré à la maison. »

LE TEMPS DES AS

Le 479th FG célèbre Noël en remportant 24 victoires. Alors que la bataille des Ardennes fait rage, le groupe vole en deux formations séparées, baptisées « A » et « B », une tactique récemment implantée au sein du VIII *Fighter Command*. Le groupe « A » engage un important dispositif de chasseurs allemands près de Bonn. George Gleason revendique trois Fw 190 qui portent son total à 10 victoires personnelles. Avec un Bf 109 descendu près de Limburg, Arthur Jeffrey remporte sa douzième victoire. Pendant ce temps, le groupe « B » tente de protéger une formation de B-24 attaquée par des Fw 190 dans la région de Malmédy. Le *Captain* Richard Spencer, commandant le *Red Flight* du 436th FS, remporte les deux seules victoires du combat, mais les B-24 n'auront perdu qu'un seul des leurs à la chasse allemande. Malheureusement, au cours de ces divers engagements quatre pilotes sont portés disparus.

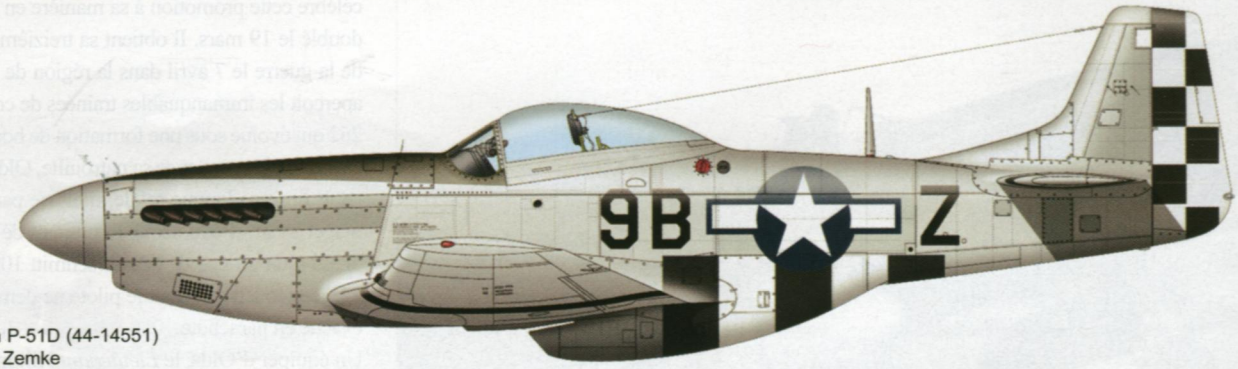
Au début de l'année 1945, la situation a considérablement changé. Le manque de pilotes chevronnés, la pénurie de carburant et l'écrasante supériorité aérienne alliée ne permettent plus à la Luftwaffe de s'opposer, sauf en de rares occasions, au flot des bombardiers qui, chaque jour, viennent larguer leur cargaison de feu et d'acier sur les ruines du III[e] Reich. Chez les pilotes de chasse alliés règne une certaine frustration.

La 8th *Air Force* modifie ses tactiques en conséquence et demande aux chasseurs d'escorte de rentrer à basse altitude en mitraillant tout objectif d'opportunité. Ces missions présentent cependant un danger réel pour les unités équipées en P-51, car le moteur Packard-Merlin à refroidissement par liquide est vulnérable aux armes de petit calibre. Si le Mustang s'avère être un adversaire redoutable en combat aérien, son taux de pertes aux tirs venus du sol va brutalement monter en flèche dans les derniers mois de la guerre.

Le 479th FG sera relativement épargné, ne perdant que 69 avions en combat pendant la durée de son engagement. Toutefois, la majorité des pertes interviendra au cours du premier trimestre de l'année 1945.

Bien que plus particulièrement dédié aux missions d'attaque au sol, le 479th FG n'en perd pas pour autant la main face à la Luftwaffe. Le 9 février, sur les 22 victoires revendiquées par la 8th AF, le 479th en est crédité de 10. George Gleason

[2] NEWCROSS est l'indicatif radio du 434th FS et HIGHWAY celui du 479th FG. BISON est l'indicatif du 436th FS.



North American P-51D (44-14551)
Colonel Hubert Zemke
Commandant le 479th *Fighter Group*
Wattisham, septembre 1944.

North American P-51D
Lieutenant h;p; Plunk
436th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham, fin 1944.

North American P-51D
Captain Robin Olds
434th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham, début 1945.

North American P-51D
Lieutenant R. I. Bromschwig
434th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham, début 1945.

North American P-51K (44-11674)
Lieutenant-Colonel Arthur F. Jeffrey
Commandant le 436th *Fighter Squadron*
Wattisham, début 1945.

Le *Lieutenant* William H. Hehn du 434th FS à bord de son P-51D-10-NA (44-14596), codé L2-X et baptisé RUMBOOGIE JR. Cet appareil sera abattu en combat le 23 décembre 1944, avec le *Lieutenant* Thomas D. Nelly aux commandes. (Tabatt)

ajoute un Fw 190 et un Bf 109 pour clôturer son palmarès à 12 victoires et Robin Olds inscrit un nouveau 109 à son tableau de chasse.

Ce jour-là, le groupe escorte des B-24 jusqu'à Magdebourg lorsque des chasseurs ennemis se montrent agressifs. Le combat dure dix minutes avec le succès que l'on sait. Les Américains ne déplore qu'une seule perte, celle du *Captain* Norman Benoit. Celui-ci a abattu un Bf 109 et s'apprêtait à faire subir le même sort à un second quand il a été percuté par un autre P-51 qui pourchassait la même proie.

Au cours de cette mission, certains Mustang inauguraient le nouveau collimateur K-14. Robin Olds pilotait l'une de ces machines. Il racontera qu'il avait été stupéfait de voir que ses coups avaient porté à plus de 150 mètres de distance.

Olds a l'occasion d'utiliser le K-14 avec succès quelques jours plus tard. Le 14 février, lors d'une escorte de bombardiers revenant de Magdebourg, une patrouille se heurte à 15 Bf 109 protégeant des Fw 190 à 9 000 mètres d'altitude au sud-ouest de Berlin. Robin Olds abat deux Messerschmitt avant de s'en prendre aux Fw 190, réalisant un nouveau triplé qui le hisse à la hauteur de Gleason.

Le mois de février s'achève sur plusieurs missions de strafing. Promu *Major* en septembre, Robin Olds prend le commandement du 434th FS en remplacement d'Arthur Jeffrey qui, devenu *Lieutenant-Colonel*, est appelé en état-major. Il

PIN UP GIRL, L2-V 44-14651(434th FS), passera du *1st Lieutenant* Berkley E. Hollister au *1st Lieutenant* John C. Donnell Jr, qui ajoutera la pin-up, manifestement inspirée des œuvres d'Alberto Vargas. Donnell sera tué le 14 février 1945 à bord de cet appareil (Tabatt)

célèbre cette promotion à sa manière en réalisant un nouveau doublé le 19 mars. Il obtient sa treizième et dernière victoire de la guerre le 7 avril dans la région de Brême. Ce jour-là, il aperçoit les immanquables traînées de condensation d'un Me 262 qui évolue sous une formation de bombardiers près du lac Dummer. Piquant avec sa patrouille, Olds tente de rattraper le jet. Il tire une longue rafale, mais ne parvient qu'à l'endommager avant d'être semé. Reprenant de l'altitude, Olds s'en prend à un groupe de Messerschmitt 109 qui menace des B-24. Il en touche un dont le pilote ne demande pas son reste et évacue en parachute.

Un équiper d'Olds, le *Lieutenant* Hilton Thompson, aura un peu plus de réussite que son patron en descendant un Me 262. Le *Lieutenant* Vern Hooker du 435th FS revendique, lui aussi, un avion à réaction. Toutefois, la palme de cet engagement revient au *Lieutenant* Richard Candelaria qui, outre un Me 262 endommagé, ne revendique pas moins de quatre Bf 109. Avec ses deux victoires créditées le 5 décembre, Candelaria devient le dernier as du 479th FG et le seul du 435th FS.

Si l'on considère les pilotes ayant déjà obtenu des victoires avec d'autres unités (Clarence Johnson et Hubert Zemke), le 479th FG a compté six as dans ses rangs, dont le premier au palmarès est Arthur Jeffrey avec 14 victoires homologuées.

ATTAQUES AU SOL

Le 16 avril voit l'engagement massif des chasseurs de la 8th AF dans l'attaque des aérodromes de la Luftwaffe. Si plus de 700 avions allemands sont détruits au sol, les Américains laissent 34 des leurs dans l'affaire, l'une des plus cuisantes missions pour la chasse US en Europe.

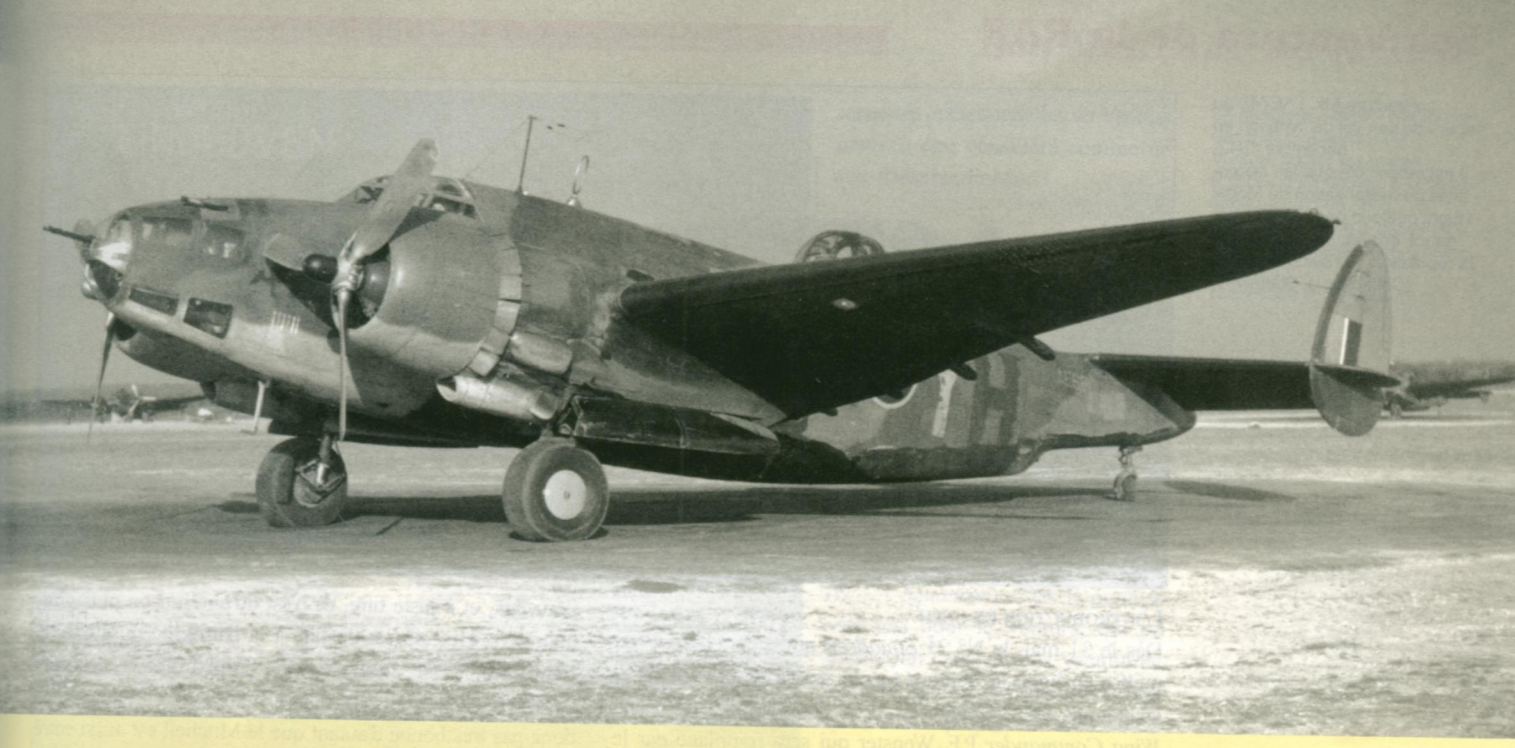
Le *Colonel* Riddle mène personnellement 68 Mustang (23 du 434th, 22 du 435th et 23 du 436th) en chasse libre dans le sillage des bombardiers à partir de Mannheim. Le 436th détruit 25 avions ennemis à Landshut et 6 à Ergolding. Les 434th et 435th, déployés plus à l'est, ratissent Reichesburg, Kircham, Eferding, Pocking, Wels, Traun et Linz. L'attaque la plus fructueuse est à porter au crédit du 434th contre l'aérodrome de Reichesburg. Piquant à travers l'épaisse fumée causée par les attaques précédentes, les Mustang détruisent 17 avions au sol. Malgré les conditions rendues difficiles par la fumée et la *flak*, Robin Olds revendique deux Ju 87, un Bf 109, un Bf 110 et un bimoteur non identifié.

Quatre P-51 sont abattus par la *flak* et deux autres font un atterrissage forcé sur le continent. Le *Lieutenant* John Golden, atteint par la *flak*, se pose sur le ventre dans un champ près de Ratisbonne. Ses équipiers survolent les lieux et l'aperçoivent en train de bavarder avec les fermiers du coin qui saluent amicalement de la main des chasseurs américains. Le *Lieutenant* Frank Taylor signale par radio qu'il a été touché par la *flak* de Reichesburg et qu'il saute à l'ouest de Linz. Les *Lieutenants* Donald Sott et Roscoe Pease sont portés disparus.

Avec 53 avions détruits au sol, le 479th FG atteint le total de 279 victoires au sol.

La fin est désormais proche et les derniers jours d'avril n'enregistrent que de rares rencontres avec la Luftwaffe. Le *Lieutenant* Hilton Thompson clôture la liste des victoires du 479th FG le 25 avril, non sans panache, puisque sa victime est un Arado 234.

FIN



LES VENTURA DE LA RAF
UNE MALHEUREUSE AVENTURE

Philippe Listemann

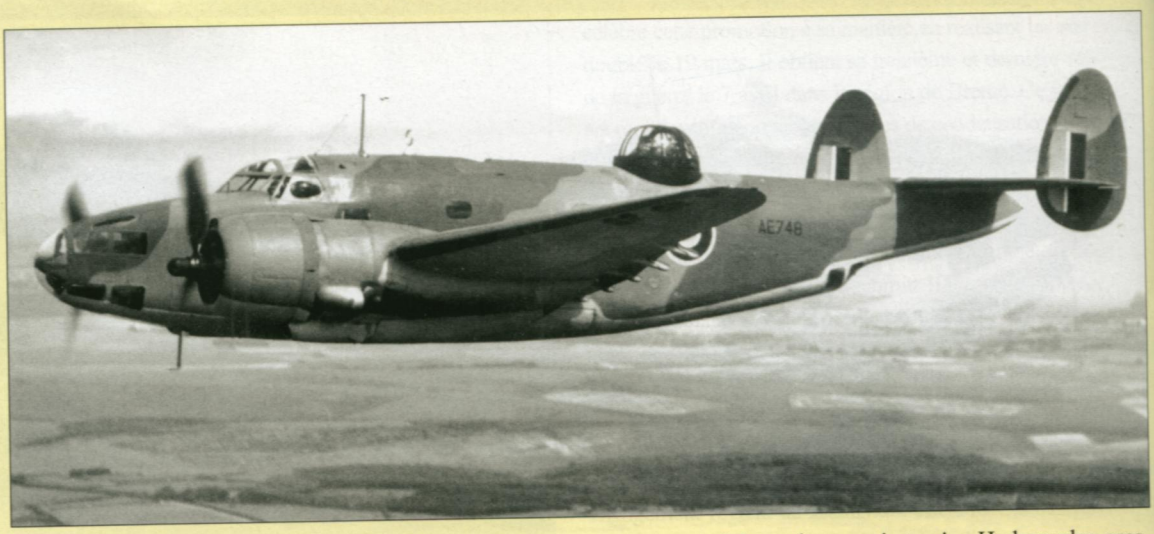
En 1940, la RAF est consciente que le Blenheim qui est le bombardier diurne standard au sein du 2 *Group* arrive au bout de ses possibilités et sera bientôt complètement suranné. Les Britanniques, qui se concentrent sur le développement de bombardiers lourds, n'ont pas d'autre choix que de rechercher ailleurs un successeur et ils se tournent alors tout naturellement vers les États-Unis. Ce n'est pas un, mais trois types d'avion qui vont entrer en service en moins d'un an. Cette multiplicité est dictée à la fois par le manque de temps qui aurait permis de distinguer le meilleur d'entre eux, mais aussi par la limite des capacités industrielles américaines, car la RAF n'est pas la seule à commander ces types d'avion. En outre, la RAF s'oblige à toujours avoir une alternative en cas de défection de l'un des constructeurs; l'avenir lui donnera raison.

C'est tout d'abord le Boston qui est retenu. La RAF sait qu'il pourra faire l'affaire pendant deux ou trois ans au plus avant d'être obsolète. Puis viennent le Mitchell et le Ventura. Le Mitchell est l'avion qui va séduire le plus les Britanniques, tout autant d'ailleurs que les Américains, puis les Soviétiques, d'où un problème de disponibilité. Ces deux derniers types sont considérés comme étant des bombardiers moyens à l'inverse du Boston, qui est considéré comme un bombardier léger.

Si le Ventura est choisi par la RAF, c'est pour respecter cette politique de diversité, mais aussi parce que les usines Lockheed peuvent livrer leurs avions dans des délais très intéressants. Le Lockheed Ventura est la version militarisée de l'avion de ligne Lockheed 18, le grand frère du Lockheed 14 dont a été dérivé avec succès le Hudson. Les dirigeants de Lockheed pensent alors refaire le coup avec leur Model 18 et lancent le projet à l'automne 1939 après un avis favorable des Britanniques. Cependant, comme la mission du Ventura est quelque peu différente de celle du Hudson, ce dernier restant un avion de patrouille maritime à court rayon d'action, les modifications apportées au Lockheed 18 sont plus importantes.

La *British Air Commission* commande le Ventura sur plans le 6 juin 1940 avec, pour débuter, une première tranche portant sur 300 exemplaires dénommés Ventura Mk I et immatriculés AE658-957. Cette commande sera par la suite divisée en deux avec l'apparition à partir du AE845 du Ventura Mk.II qui ne se différentie du Mk.I que par l'origine des moteurs, qui, au lieu d'être construits pour l'exportation, sont en fait les modèles de série prévus par l'AAF. Une deuxième tranche est commandée en novembre 1940 portant cette fois sur 375 Ventura Mk.II. Le premier avion de série, qui est aussi de fait le prototype, effctue son premier vol le 31 juillet 1941. Les livraisons interviennent à partir d'avril 1942, mais seuls 188 des 675 commandés seront pris en compte par la RAF jusqu'en novembre 1942, les autres étant divertis vers la RCAF, la SAAF, l'USAAF ou l'USN, trois autres s'écrasant pendant les vols de réception. Le Ventura a de plus connu des pertes importantes lors des convoyages, pas moins de 18 étant perdus dans des accidents lors de leur vol vers la Grande-Bretagne. Ce n'est donc pas plus de 170 machines sur les 675 commandées qui serviront en Europe.

Le AE660 du N° 21 *Squadron* à Methwold en mars 1943. Il porte un code particulier dans le cadre de sa participation à l'exercice Spartan. (Collection P.H.T. Green)



Le Ventura Mk. I AE748 au cours de son vol de livraison en décembre 1942. Il est indéniable que les nécessités de militarisation du Model 18 ont quelque peu rompu l'élégance des lignes qui avait fait la réputation de l'avion de ligne. (Collection J. Stanaway)

L'introduction en unité

Dès le 31 mai, le N° 21 *Squadron* qui a été choisi pour mettre en ligne le Ventura touche ses premiers avions et abandonne ses Blenheim IV. Il est alors commandé par le *Wing Commander* P.F. Wenster qui sera remplacé par le *Wing Commander* R.J. Pritchard en août. Ce sont les AE681 et 685 qui arrivent sur le terrain de Bodney. Les premiers vols d'entraînement auront lieu sur ces deux avions.

Il règne un certain flottement au sein de l'état-major de la RAF pour optimiser l'utilisation du Ventura.

Dès le début, les pilotes trouvent le Ventura pas très manœuvrant et le surnom de « *Pig* » (cochon) apparaît rapidement sur les lèvres de plusieurs d'entre eux. Le *Pilot Officer* Bruce Miles, l'un des premiers aviateurs à arriver au N° 464 *Squadron*, unité qui en sera équipée par la suite, se souvient [1] :

« Quand il m'arrivait de le regarder, je parvenais presque à me convaincre qu'il était beau. Cependant dès que mes yeux se posaient sur son gros ventre et sur le décrochage à l'arrière du fuselage, cela brisait cette première impression et l'on ne retrouvait plus les lignes harmonieuses du Hudson. Je crois que le terme de cochon volant est venu du *Wing Commander* Seavill, le commandant de l'escadron néo-zélandais. »

Le AE273 (YH-V) du N° 21 *Squadron* en train de recevoir son chargement de bombes sur le terrain de Methwold. (Collection A. Thomas)

Pour eux, et à juste titre, ce n'est qu'un Hudson plus gros, mais si le Hudson est destiné à la patrouille maritime, le Ventura doit être utilisé comme bombardier et c'est une nuance qui n'a pas échappée à ses utilisateurs. L'image n'est donc pas très bonne d'autant que le Mitchell est aussi entré en service et que l'arrivée du Mosquito FB.VI se profile à l'horizon. À cela s'ajoutent des problèmes techniques et de mise au point, comme des fuites au niveau des réservoirs de carburant ou des pannes du système de navigation. On se pose des questions sur l'utilité des mitrailleuses de nez, car l'avion est peu manœuvrable. Il semble que les rares tirs effectués aient finalement causé des fissures du plexiglas du nez, partie de l'avion que le constructeur n'a pas pensé à renforcer. La RAF et Lockheed sont peut-être allés un peu vite en besogne et il règne un certain flottement au sein de l'état-major pour optimiser l'utilisation du Ventura. On a aussi pensé un temps à l'utiliser de nuit, où un avion est moins vulnérable, mais cette idée est finalement abandonnée, même si l'entraînement de nuit est maintenu au programme pendant quelques mois. Tous ces problèmes font que la transformation prend plus de temps que prévu et le N° 21 *Squadron* ne devient opérationnel qu'à la fin d'octobre. À ce moment-là, le N° 21 *Squadron* prend ses quartiers à Methwold, entre Peterborough et Norwich. Il y a eu cependant de la casse au cours de l'entraînement. Tout d'abord le *Sergeant* H.J. Wittingham a brisé le AE796 le 21 août. Le 15 octobre, le AE760 piloté par le *Flight Sergeant* R.D. Williams s'est écrasé en approche au cours d'un vol sur un moteur; les trois membres de l'équipage ont été tués.

Le Ventura est désormais prêt pour le baptême du feu. Le 3 novembre, le *WingCo* mène trois avions du N° 21 *Squadron* sur la gare de triage de Hengelo aux Pays-Bas. Les trois avions reviennent à la base sans encombre bien que l'un des avions n'ait pu larguer ses bombes sur l'objectif et a dû faire un atterrissage forcé sur le continent. Trois jours plus tard, le 21 envoie dix Ventura scindés en deux groupes sur des navires allemands longeant la côte hollandaise, le premier mené par le *Wing Commander* Pritchard, le second par le *Wing Commander* Werfield. Ne rencontrant pas les navires en question, les Ventura se dirigent alors vers leur objectif secondaire terrestre mais leurs pertes seront lourdes. Trois avions sont portés disparus, les AE784 (*Flight Lieutenant* J.E. Harrison), AE848 (*Flying Officer* A.E.K. Perry) et

[1] The Gestapo Hunter, M. Lax et L. Macguire, 1999

La première mission commune des trois *Squadrons* de Ventura contre les usines Philipps à Eindhoven s'achève dans un bain de sang. Pour une attaque à basse altitude, c'est une attaque à basse altitude ! (Collection P. Sortehaug)

AJ220 (*Flying Officer* D.O. Brown). Au moins deux avions sont abattus par la *flak,* le troisième AE848 se perdant corps et biens. En tout, le 21 va déplorer 6 tués et 6 prisonniers. Le lendemain, il fait décoller 6 Ventura pour bombarder Gent-Terneuzen mais le AE734/YH-P piloté par le *Warrant Officer* V.R. Henry (RCAF) est abattu par la *flak* de la marine allemande. Il y a deux tués et deux prisonniers.

Les rangs s'étoffent

Après des débuts peu prometteurs, une pause intervient le temps que les deux autres unités sur Ventura soient déclarées opérationnelles. En effet, depuis le 15 août 1942, le N° 487 *Squadron* (RNZAF) a été créé sur la base de Feltwell et placé sous le responsabilité du *Wing Commander* F.C. Seavill, un Néo-zélandais servant dans la RAF, suivi le 1er septembre 1942 par le N° 464 *Squadron* (RAAF) commandé par le *Wing Commander* R.H. Young. Ces deux unités perdent aussi quelques avions à l'entraînement, deux pour les Australiens, le 4 novembre (AE737) faisant cinq morts et le 18 novembre (AE685), et un pour les Néo-zélandais le 13 novembre (AE824). En fait, les Britanniques constituent encore la grande majorité du personnel navigant et malgré le renfort des Canadiens, la situation va rester inchangée pendant plusieurs semaines. Les Canadiens sont si nombreux qu'ils auraient pu à eux seuls constituer une unité nationale, mais le gouvernement canadien a préféré créer des unités de bombardement de nuit pour des raisons politiques et a de ce fait délaissé cet aspect de la guerre aérienne. Les équipages ne sont pas très enthousiasmés par le Ventura, en particulier ceux du N° 487 *Squadron*. Le doute a été si fort qu'il finit par remonter en haut lieu et le *Wing Commander* Seavill finit par demander pourquoi aucune unité de l'USAAF n'emploie le Ventura alors qu'il est censé être un bombardier performant. À l'état-major du groupe, on lui fait comprendre que cette décision ne lui appartient pas et qu'à l'avenir, le fait de mettre en doute les capacités opérationnelles du Ventura pourrait être considéré comme un acte d'insubordination !

Un *Wing* constitué

À la fin de novembre, les deux autres escadrons de Ventura deviennent opérationnels et sont prêts à agir de concert avec le N° 21 *Squadron*. L'occasion se présente le 6 décembre lorsque 47 Ventura sont envoyés bombarder les usines Philipps à Eindhoven (les N° 464 et 487 *Squadrons*) ainsi qu'une usine fabriquant des valves non loin de là (N° 21 *Squadron*). C'est le premier vrai test pour le Ventura, qui va tourner au carnage. Les Ventura ne sont pas seuls à participer à ce raid qui inclut la plupart des unités du 2 *Group* dont les escadrons de Boston et de Mosquito. La première maladresse a peut-être été d'avoir fait fermer le dispositif d'attaque par les Ventura, les Boston et les Mosquito ouvrant le cortège six minutes devant. La météo est excellente pour les bombardiers avec un ciel clair, mais l'est tout autant pour la chasse allemande et les artilleurs aguerris de la Luftwaffe. À l'approche de la côte hollandaise, les Ventura descendent à 200 pieds du sol, mais les artilleurs prévenus s'acharnent sur aux alors qu'ils passent non loin du terrain de Woensdrecht. Le AJ213/SB-N du *Sergeant* R.C. Moss (RAAF) du 464 est touché le premier et doit faire un atterrissage forcé. L'équipage partira en captivité. Le *Sergeant* Moss se souvient :

Le fait de mettre en doute les capacités du Ventura pourra êre considéré comme de l'insubordination !

« Au moment où nous avons passé la côte, l'avion du *Squadron Leader* a commencé à onduler gentiment et je m'apprêtais à en faire autant quand la fenêtre droite de la cabine a volé en éclats dans un bruit assourdissant qui s'est ajouté au vrombissement des moteurs. Trois d'entre nous ont été blessés par les éclats. J'ai été touché au niveau de l'épaule droite, l'observateur à l'épaule gauche, alors que le radio a reçu des éclats au visage. Au total, dix gros morceaux de plexiglas ont pénétré dans mon épaule, la joue, un bras et le côté droit du dos. De manière instantanée et involontaire, j'ai agi sur le manche et l'avion est monté de plusieurs centaines de pieds. C'est alors que je me suis dit que je devais poser l'avion à terre avant de perdre connaissance. »

Quelques instants plus tard, c'est l'avion du *Wing Commander* Seavill (AJ196/EG-C) du 487 qui est touché et qui vient s'écraser quelques kilomètres plus loin, tuant l'équipage sur le coup. Plusieurs autres avions sont touchés mais continuent leur vol. Quand ils arrivent sur leur objectif, les Boston et les Mosquito ont déjà lâché leur cargaison mortelle et de la fumée monte vers le ciel, gênant les bombardiers dans leur tâche. Il

Lockheed Ventura Mk. I (AE660)
N° 487 (RNZAF) *Squadron*
Feltwell, 1943.

© P-A. Tilley - 2005

ne monte pas que de la fumée dans le ciel, mais aussi du plomb. Le 464 perd deux autres avions en un rien de temps, le AE702/SB-Q du *Flying Officer* M.G. Moor (RCAF) et le AE945/SB-E du *Sergeant* B.M. Harvey (RCAF); aucun des huit ocupants ne survit. Les Néo-zélandais ne sont pas plus chanceux et perdent deux avions abattus par la flak, le AE902/EG-F (*Sergeant* J.L. Greening) et le AE701/EG-F (*Sergeant* A.G. Paterson RCAF). Le 21 n'est guère mieux loti, perdant deux avions sur l'objectif AE707/YH-N du *Pilot Officer* H.T. Bichard et le AE940/YH-T du *Flight Lieutenant* K.S. Smith. Un troisième, le AE687/YH-P, endommagé, ne pourra faire le chemin du retour et prendra un bain forcé dans la Manche. L'équipage sera récupéré. Pour leur première opération d'envergure, les Ventura ont perdu neuf des leurs (plus 27 touchés à des degrés divers) faisant vingt-cinq tués, dont un *Wing Commander*, et sept prisonniers. Les Boston ont perdu cinq des leurs et les Mosquito un seul. Le *Wing Commander* Young du 464 recevra le DSO le 24 décembre pour cette action.

La première opération d'envergure coûte vingt-cinq tués, dont un *Wing Commander*, et sept prisonniers.

Nouvelles tactiques, nouveaux espoirs

Le Ventura en tant que bombardier fait douter. Cette saignée fait mettre les Ventura au vert pendant deux semaines le temps que les équipages se perfectionnent au bombardement à moyenne altitude. Au 487 c'est le *Wing Commander* G.J. Grindell qui remplace Seavill. Entre-temps, deux autres missions sont montées avant la fin de l'année, le 21 et le 23 décembre, mais timidement, car seuls neuf appareils du 21 et 6 du 23 sont engagés. Aucune perte n'est à déplorer.

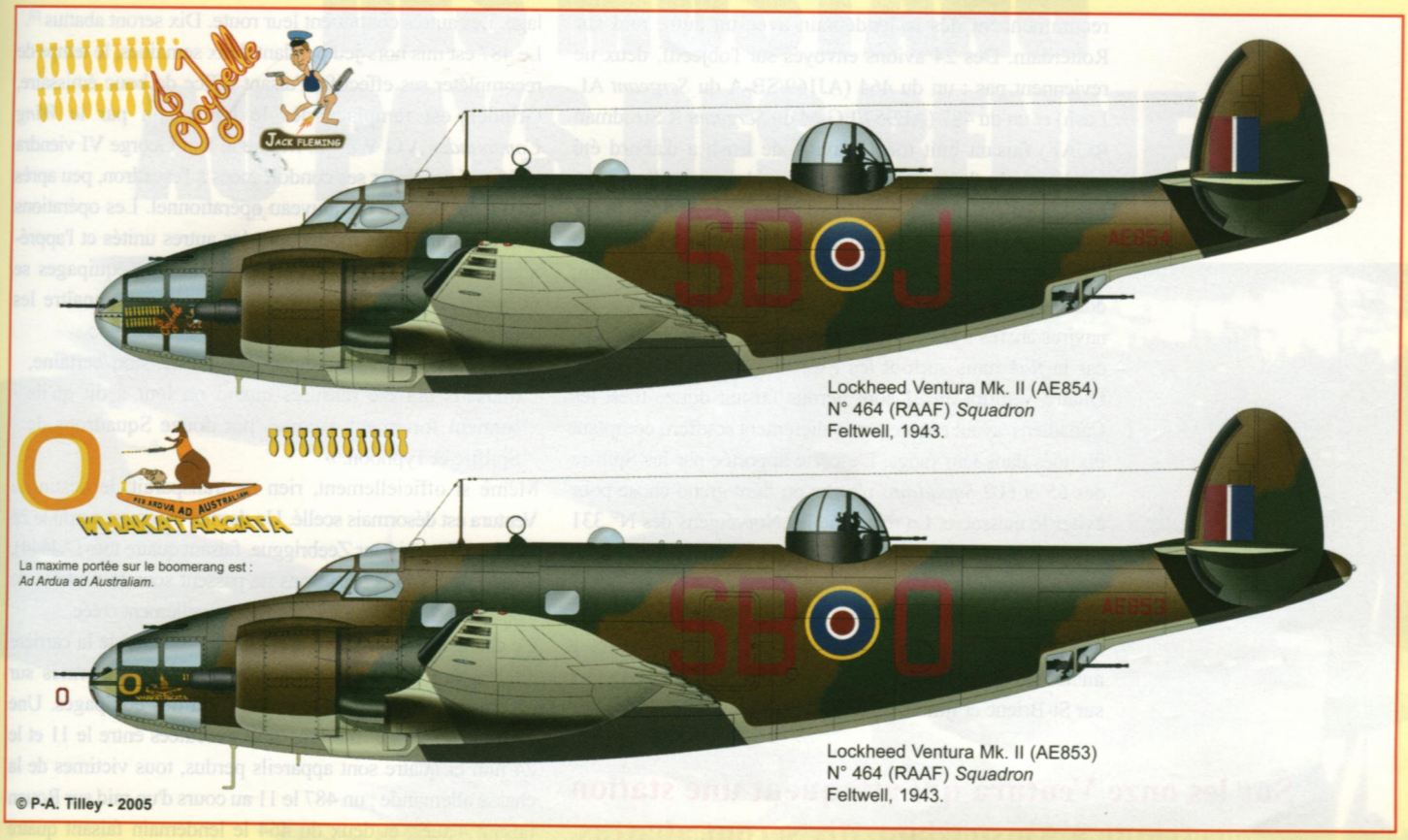
Au 31 décembre 1942, les Ventura ont effectué 81 sorties, dont 29 pour le seul 21, mais ils ont perdu une douzaine d'avions en opérations – un taux de pertes très élevé et bien au-delà de ce qui est alors considéré comme acceptable. Mais, au regard des considérations de l'époque, si le Ventura a déjà été jugé comme inadapté aux missions de bombardement de jour, son retrait ne peut être envisagé tant qu'un remplaçant ne sera pas opérationnel. En attendant, les nouvelles tactiques doivent être appliquées en espérant qu'elles changeront le cours des choses.

Pour les Ventura, l'année 1943 commence le 9 janvier par un raid sur Ijmuiden. Douze appareils y prennent part et aucune perte n'est à déplorer. Quatre jours plus tard, 18 appareils attaquent le terrain d'Abbeville et l'escorte parvient à garder les Fw 190 à distance. Le raid du 18 janvier sur Caen-Carpiquet est rappelé, mais est renouvelé le 21 janvier. Là encore tous les avions reviennent au bercail, et certains commencent à se demander si, après de mauvais débuts, le Ventura n'aurait pas finalement réussi à prouver sa véritable valeur.

Le lendemain, 18 appareils partent bombarder le terrain de Cherbourg-Maupertuis. Au cours de la traversée de la Manche, l'avion du *Sergeant* N.E. Powell du 464 (AJ188/SB-U) s'écrase dans la mer sans explication. La formation continue son vol et arrive au-dessus de l'objectif à 9 000 pieds où elle rencontre une *flak* très intense. L'avion du *Sergeant* H. Pilkington est le premier touché et doit prendre le chemin du retour sur un moteur. Il ne rejoindra pas la Grande-Bretagne et fera un amerrissage forcé non loin de l'île de Wright avec un blessé à bord. Quelques secondes plus tard, c'est le AE899/EG-O du 487 piloté par le *Flying Officer* S.B. Peryman (RNZAF) qui est touché et qui, lui aussi, va prendre un bain forcé dans la Manche. Peryman sera le seul survivant de son équipage. Malgré les pertes, le bilan semble plutôt positif d'autant que les Mitchell qui opéraient sur la Hollande dans le même temps ont perdu trois des leurs et un *Wing Commander*. Aucun des trois équipages n'a survécu.

Deux autres raids sont effectués en janvier sans perte bien qu'un appareil ait dû être radié après un atterrissage sur le ventre au retour de la mission du 26 (AE794/YH-N). En février 1943, les trois escadrons font 238 sorties et ne perdent qu'un seul des leurs au combat, le 3 février au cours de l'opération « Circus 258 ». Le AE717/YH-O piloté par le *Sergeant* R.P. Moodey est abattu par les chasseurs alle-

Vol de formation du N° 487 *Squadron* en 1943. (Photo Trent, collection P. Sortehaug)



mands faisant quatre tués. Cependant, au retour, un avion (AE774/V du 21) a été fortement endommagé par les chasseurs ennemis et sera radié par la suite. En contre-partie, le mitrailleur du *Wing Commander* King qui dirigeait la formation, revendique la destruction d'un chasseur. Mais d'autres avions sont endommagés, comme le AE853/SB-O. Le *Flying Officer* G. Nimmo, le navigateur se souvient :

« J'étais dans le poste du bombardier situé dans le nez quand l'avion a été soudainement secoué par la flak et n'a pas tardé à se séparer du dispositif. J'étais recouvert d'huile, que j'ai prise au départ pour du sang. Puis, je suis monté dans le cockpit, juste pour voir ce qui s'était passé. Là, j'ai trouvé Bruce [Pilot Officer *Bruce Miles, pilote*] saignant abondamment d'une vilaine plaie située juste au-dessus du genoux droit. En me voyant, il me cria : "*Je ne peux pas le croire ! Comment vais-je faire pour jouer le match de rugby samedi soir contre l'armée ?*"

« En approchant de la côte, nous nous sommes aperçus que le train d'atterrissage ne voudrait pas sortir. Nous n'avions qu'une alternative. Soit nous décidions d'atterrir sur le ventre avec des bombes intactes prêtes à exploser, soit nous décidions de sauter en parachute au-dessus de la mer. Cependant cette dernière idée me paraissait mauvaise en partie parce que je n'avais pas fait vérifier mon parachute depuis des mois. J'ai donc ordonné à l'équipage de sauter tandis que j'essaierai d'atterrir seul. Ils ont tous refusé et ont tous voulu rester avec moi. Nous nous sommes dirigés vers le terrain de Newmarket qui disposait une grande piste, pensant que j'avais perdu aussi mes freins. À notre plus grand étonnement, ils nous ont envoyé des fusées éclairantes rouges, ce qui signifiait qu'ils nous refusait l'atterrissage. Après leur avoir répondu du genre "*allez vous faire f...*" nous avons mis le cap sur Feltwell. Entre-temps, Bert Klemm [*radio*] était parvenu à sortir partiellement le train et George Nimmo était prêt à utiliser les freins à mains dès que l'avion toucherait le sol. »

Le Ventura parvient à atterrir. Bruce Miles ne jouera pas son match le week-end suivant et passera quatre semaines à l'hôpital.

« *Comment vais-je faire pour jouer le match de rugby samedi soir contre l'armée ?* »

À la fin du mois, le 464 doit aussi radier un de ses avions après une attaque contre les chalutiers allemands. Endommagé par la *flak*, le *Squadron Leader* I.G.E. Dale doit faire un atterrissage roues rentrées avec deux blessés à bord. L'avion (AJ224) sera condamné par la suite.

Le mois de mars est plus tranquille avec seulement 138 sorties réalisées. Ce faible chiffre s'explique par le fait que les Ventura sont au repos les deux premières semaines et aussi à cause du temps capricieux qui va contrarier la réalisation de beaucoup de missions. Un seul avion est perdu, celui du *Sergant* E.D.L. Critchett du 21, endommagé lors d'une attaque sur le terrain de la Pleine. L'avion (AE742/YH-M) fait un atterrissage forcé non loin de Guernesey, les trois survivants du crash étant fait prisonniers. La chance semble être du côté de la RAF car l'opposition a été cependant très forte et plusieurs avions ont été endommagés. Les deux raids du 29 mars (Rotterdam) ont été particulièrement éprouvants. Cependant, le N° 487 *Squadron* doit déplorer la perte d'un Ventura à l'entraînement le 2 mars tuant les trois membres d'équipage, tous Canadiens.

Le 1er avril les escadrons changent de terrain, le 21 partant pour Oulton, les 464 et 487 pour Methwold. Les opérations

recommencent dès le lendemain avec un autre raid sur Rotterdam. Des 24 avions envoyés sur l'objectif, deux ne reviennent pas : un du 464 (AJ169/SB-A du *Sergeant* AL Lush) et un du 487 (AE957/EG-M du *Sergeant* R Steadman RCAF) faisant huit tués. L'avion de Lush a d'abord été touché par la *flak* puis achevé par les chasseurs allemands. Les Canadiens ont payé un lourd tribut cette journée-là car l'équipage du 487 était entièrement canadien et un autre Canadien se trouvait dans l'avion du 464. Le lendemain, douze avions décollent vers 16h30 pour aller bombarder des navires ancrés à Brest. Une heure plus tard, c'est le carnage, car la *flak* mais surtout les Fw190, s'acharnent sur eux. Quatre Ventura du 21 sont perdus faisant douze tués, les Canadiens ayant encore particulièrement souffert, comptant dix tués dans leur rangs. L'escorte apportée par les Spitfire des 65 et 602 *Squadrons* n'a pas pu faire grand chose pour éviter le massacre. En revanche les Norvégiens des N° 331 et 332 *Squadrons* seront plus chanceux le 13 avril et réussiront à éloigner les Fw 190 lors d'un raid sur Caen. Le 21 avril, les Focke-Wulf s'avèrent plus agressifs et abattent trois appareils du 21 au cours d'un raid sur Abbeville. Il n'y a aucun survivant. Deux autres missions sont commandées sur St-Brieuc et Ijmuiden le 27 avril et 2 mai, sans perte.

Sur les onze Ventura qui attaquent une station électrique à Amsterdam, dix seront abattus.

« Ramrod 16 » et après

Le 3 mai, les Ventura décollent pour un raid de diversion sur une station éléctrique d'Amsterdam alors que les Boston du 107 doivent attaquer les usines de la Royal Dutch Steel à basse altitude; ce sont les Néo-zélandais du 487 qui doivent réaliser ce raid. Plusieurs facteurs vont faire de cette mission une vraie tragédie. Tout d'abord, la Résistance hollandaise n'a pas prévenu les Britanniques de l'arrivée du gouverneur allemand à Haarlem, situé non loin de l'objectif. Les Allemands, prudents, ont donc mis la Luftwaffe en état d'alerte renforcée. Pris dans la fameuse loi de Murphy, les Spitfire qui devaient escorter les Ventura sont arrivés trop tôt au rendez-vous ce qui a prématurément déclenché l'alerte chez les Allemands. Des douze Ventura menés par le *Squadron Leader* L. Trent, onze passent la côte hollandaise, le douzième ayant dû rebrousser chemin peu après le décollage. Les autres continuent leur route. Dix seront abattus [2].

Le 487 est mis hors-jeu pendant deux semaines, le temps de recompléter ses effectifs. Faisant office de bouc émissaire, Grindell est remplacé dès le lendemain par le *Wing Commander* A.G. Wilson. Même le Roi George VI viendra le 26 mai présenter ses condoléances à l'escadron, peu après qu'il a été déclaré de nouveau opérationnel. Les opérations n'en continuent pas moins pour les autres unités et l'appréhension est grande le 4 mai quand douze équipages se dirigent vers la salle des opérations, pour connaître les détails du raid sur Abbeville. Bruce Misle précise :

« Les équipages avaient une appréhension certaine, mais ils ont été rassurés quand on leur a dit qu'ils seraient fortement escortés par douze Squadrons de Spitfire et Typhoon. »

Même si officiellement, rien ne transparaît, le destin du Ventura est désormais scellé. Un dernier avion est perdu le 28 mai lors d'un raid sur Zeebriggue, faisant quatre tués (AJ444), avant que les trois escadrons ne passent sous le contrôle du *Fighter Command* et de la 2 TAF nouvellement créée.

Ce changement ne va en rien affecter la suite de la carrière du Ventura. Les trois escadrons seront transformés sur Mosquito VI à la grande satisfaction des équipages. Une demi-douzaine de missions sont exécutées entre le 11 et le 24 juin et quatre sont appareils perdus, tous victimes de la chasse allemande : un 487 le 11 au cours d'un raid sur Rouen faisant 4 tués, et deux du 464 le lendemain faisant quatre tués. Le 11 juin, le 487 ramène en plus un tué à bord, le *Sergeant* L. Kirstine (RCAF). Le 22 juin, le 21 perd son comandant (*Wing Commander* King) qui avait emmené en plus à son bord le *Group Captain* W.V.L. Spendlove, DSO, commandant la base de Methwold. Il était courant à l'époque que le commandant d'une base de bombardiers participe à des missions pour se rendre compte des difficultés rencontrées par ses équipages.

C'est le 487, le plus traumatisé, qui se sépare en premier de ses Ventura. Il réalise sa dernière mission le 24 juin. Le 10 juillet, c'est au tour du 464 et les Ventura ne participent qu'à trois missions, les 10, 27 et 30 juillet. Le 21 continue seul pendant le mois d'août à voler sur Ventura, mais il n'envoie ses appareils qu'à trois reprises, sans perte. En revanche, le 3 septembre, le *Flight Sergeant* K.E. Elam est descendu par l'*Unteroffizier* Gerd Wiegand de la 8./JG26 au dessus de Gravelines. Il n'y a aucun survivant. C'est le dernier Ventura perdu par la 2 TAF et le 9 septembre deux raids sur Boulogne et Merville mettent un terme à la carrière du Ventura comme bombardier de la RAF.

À cette date, les Ventura ont réalisé quelques 1 300 sorties pour le coût de 48 Ventura, neuf autres ayant été détruits dans des accidents. Le coût humain est encore plus important avec 146 tués et 32 prisonniers. Un tué sur cinq est Canadien, nationalité qui arrive bien avant les Néo-zélandais ou les Australiens.

Le Ventura est donc retiré des opérations au bonheur de ses équipages qui perçoivent des Mosquito FB.VI sur lesquels ils vont réaliser des missions particulièrement osées, comme celle sur la prison d'Amiens en 1944. Les Ventura qui vont rester en Europe du Nord sont affectés à des tâches moins périlleuses, à savoir le transport ou la reconnaissance météo. Le Ventura n'était pas *stricto sensu* un mauvais appareil, il s'était en fait aventuré au-delà de ses compétences.

FIN

[2] Pour plus d'informations, voir Aéro-Journal n° 15

AE584, un appareil du N° 464 *Squadron* en vol. Cette unité australienne est la dernière à utiliser le Ventura en opérations. (Collection A. Thomas)

DES MUSTANG AU PAYS DES RENNES

Rolf Jonsson

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la Suède devient un refuge pour les pilotes alliés en difficulté. À cette époque, les Suèdois, qui cherchent à obtenir des chasseurs, ont compris que le Mustang est l'un des plus performants et qu'il leur offrira une transition idéale vers l'ère des jets qui s'annonce déjà .

Les premiers Mustang arrivent en touristes

Pendant la guerre, seize Mustang (sur les 350 avions qui y ont trouvé refuge) ont atterri en Suède, tous américains sauf deux appartenant à la RAF. Quatre sont en assez bonne condition pour être finalement achetés par la Flygvapnet (force aérienne royale suédoise).

Les Suédois font connaissance du Mustang au printemps de 1944. Le 15 avril 1944, le premier P-51B (43-12126/GQ-T du 355th FS) s'écrase près de Skummeslöv. Le pilote, Edward E. Philips, se tue en faisant un atterrissage forcé dans un champ. Le mois suivant arrivent trois nouvaux Mustang, les 13, 17 et 22 mai. Tout d'abord, celui du *Captain* Nicholas Megura (43-6365, GQ-J, Illvind), attaqué par erreur par un P-38 Lightning pendant un sweep au-dessus de l'Allemagne, se pose sur le terrain de la F 12 à Kalmar. Il est acheté par les Suédois en 1945 et reçoit le numéro de série 26001. Il est envoyé chez SAAB pour des études techniques avant d'être ferraillé en 1947. Le deuxième Mustang est un avion de la RAF (le FZ110 du N° 65 *Squadron*), dont le pilote survivra. Le troisième est un P-51B (43-7158 du 334th FS/4th FG) qui lui aussi atterrit sur la base de la F 12.

En août pas moins de six P-51 trouvent asile en Suède. Trois sont ultérieurement rachetés par la Suède, le P-51B-5-NA 43-6461, un ancien du 370th FS/359th FG (codé CS-Q), qui deviendra le 26002, le P-51D-5-NA 44-13345 de la même unité (CS-I) qui deviendra le 26003 et le P-51D-5-NA, du 503rd FS/339th FG (D7-L) qui deviendra le 26004.

Le dernier Mustang qui se pose en Suède est un Mustang IVA de la RAF, le KH695 du N° 65 *Squadron*, avion piloté par le *Flight Lieutenant* G.S. Pearson. Le 19 avril, à la suite de problèmes mécaniques, il doit se dérouter vers la Suède où il effectue un atterrissage sur le ventre. Signalons que la DCA suédoise a bien repéré l'avion de Pearson et lui a gentiment envoyé un message de bienvenue en lui tirant dessus et endommageant un peu plus son appareil. Le pilote est rapatrié le 27 avril et l'avion sera vendu à la Suède pour servir de stock de pièces de rechanges.

Les pilotes suédois reçoivent l'autorisation des Américains d'essayer le Mustang le 26 mars 1945, en dépit du manque de formation et de manuels. Le premier vol se déroule le 10 avril 1945. Comparé au J22 construit en Suède, le J26 – dénomination suédoise du P-51 – est lourd, mais il dispose de beaucoup plus de puissance; c'est, pour tout dire, une autre génération de chasseurs.

Recherche chasseurs désespérément

Pendant la guerre, la Suède est confrontée à un embargo décrété par la plupart des nations européennes. Même les Américains finissent par emboîter le pas et bloquent la moitié des 120 Severky EP1 (P-35) en cours de livraison en octobre 1940. L'aviation suédoise se retrouve rapidement avec des

Un appareil de l'escadron d'entraînement de la F 16, reconnaissable à sa casserole verte et son nombre individuel noir. Les escadrons se distinguaient par la couleur de la casserole et du nombre individuel. Le code de l'escadre était systématiquement peint en jaune. (Collection de l'auteur)

Les Mustang suédois

Alignement des J26 du 1er escadron de la F 16 à l'été 1945.
Provenant des surplus américains, rares étaient ceux à avoir dépassé les 50 heures.

avions totalement périmés. Pour tenter de compenser leur retard, les Suédois se lancent dans une politique de construction nationale avec des résultats variables.

En parallèle, des études sont menées pour évaluer le Spitfire, le P-47 et le P-51. L'achat du Fiat CR.42 italien (J11), et plus tard du Reggiani 2000 Falco (J20), a été dicté par l'urgence, tout comme le sera l'achat du Caproni B/S16.

La permission donnée par Washington en octobre 1944 d'acquérir 70 P-47 Thunderbolt donne l'espoir aux Suédois de vraiment moderniser leur flotte de chasseurs, mais le Mustang reste cependant prioritaire. De toute manière, à cette époque, qu'il s'agisse du Thunderbolt ou du Mustang, l'achat d'un chasseur américain n'est considéré que comme une solution provisoire, dans l'attente de l'arrivée du SAAB J21 prévue dans le courant de l'année 1945. De ce fait, les Suédois ne veulent pas perdre de temps et la question doit être tranchée aussitôt que possible. Cependant, les autorités américaines se montrent lentes à réagir.

Après quelques tergiversations, le gouvernement suédois donne son accord en février 1945 pour l'acquisition de 50 Mustang. L'accord définitif est ratfié le 14 mars 1945 et porte sur 46 P-51D-20 de surplus pour 25 000 USD chacun (soit à approximativement la moitié de ce que coûte à l'époque un P-51 neuf), sans garantie pour l'acheteur, en plus des quatre P-51 réfugiés déjà en possession des Suédois. Ils reçoivent la dénomination de J26 dans la nomenclature de la Flygvapnet et les matricules 26001 à 26050.

La première unité sélectionnée pour mettre en œuvre le P-51 est l'escadre de chasse F 10 basée à Malmö, en Suède méridionale. Cependant, comme les avions américains violent quotidiennement l'espace aérien suédois, l'idée est abandonnée de peur de méprises. Les Mustang sont donc envoyés à l'escadre de chasse F 16 à Uppsala dans le but d'éviter des rencontres fâcheuses. Peu de temps après, le gouvernement suédois revient auprès des Américains afin d'obtenir 15 P-51D-20 dans le but de créer un volant de réserve pour la F 16. Les Américains font savoir qu'ils offrent 54 avions à un prix unitaire de 3 500 USD si les Suédois sont preneurs. Il faut dire qu'à cette époque, avec la fin de la guerre toute proche, pas moins de 350 appareils sont disponibles dans des dépôts. Après réflexion, les Suédois décident d'acquérir 90 P-51D; le contrat est signé le 16 avril 1945 (n° 26051 à 26140).

Les Suédois cherchent par la suite à obtenir d'autres P-51 et en juillet 1947, les États-Unis acceptent d'en céder 30 nouveaux. La signature du contrat de ce dernier lot intervient le 9 mars 1948, au prix unitaire de 2 500 USD. Tous les appareils viennent des surplus américains en Allemagne, Fürth en l'occurrence. Cette dernière commande a pour but de servir de volant de réserve aux unités de Mustang, mais aussi de stock de pièces détachées. Ces Mustang, entreposés à l'air libre, ne sont pas en bon état, comme d'ailleurs le laisse supposer le prix de vente. De ce fait, seuls 21 sur les 30 vont être pris en compte par la force aérienne royale suédoise (n° 26141 à 26161), portant ainsi à 161 le nombre de Mustang frappés des cocardes suédoises, les neuf autres étant démantelés pour servir de magasin à rechanges.

La livraison des premiers Mustang intervient rapidement, les Américains se chargeant du convoyage des premiers appareils. En vue de simplifier les problèmes administratifs, ils ont clairement indiqué aux Suédois que cette opération nommée SPEEDY PROJECT était « *une opération strictement militaire puisque les avions portaient des insignes militaires, et que les équipages voyageraient en uniforme militaire et aucun passeport ou visa ne leur sera nécessaire* ». Les Suédois, pourtant officiellement neutres, acceptent cette entorse à la convention de Genève, la fin de la guerre leur autorisant quelques libertés en la matière. Les livraisons sont parties de la 1409th AAFBU à Metfield en Angleterre, qui est chargée de modifier les Mustang selon les termes du contrat. Les pilotes choisis pour les convoyages appartiennent tous à la 8th *Air Force*.

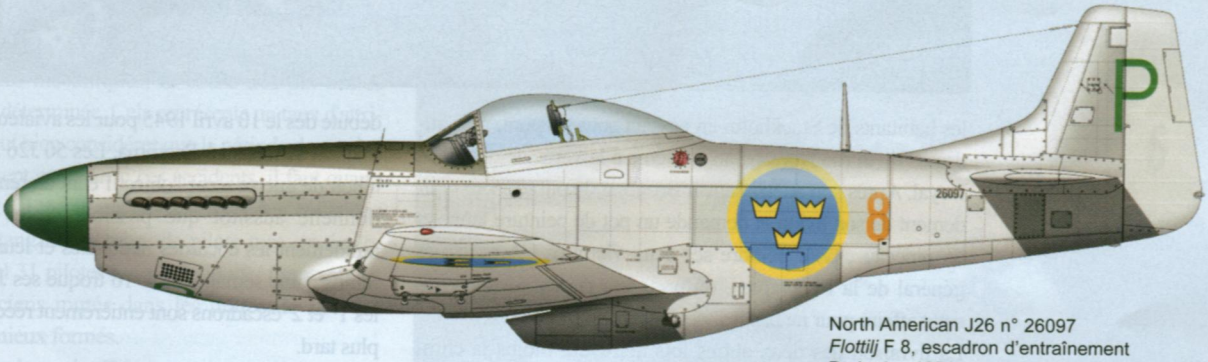
L'OUEST SAUVAGE VISITE LA SUÈDE

C'est le 10 avril 1945 que la première formation, consistant en 12 P-51, arrive en Suède. Même si deux des avions sont forcés de retourner à Old Buckingham en Angleterre, à cause d'avaries, les dix autres, précédés par un SAAB B17 qui assure la navigation, continuent en direction du nord-ouest vers Gothenburg, et se posent à Stockholm dans l'après-midi après 3 heures et 20 minutes de vol. Alors que le B17 se pose, les dix pilotes américains de Mustang ne peuvent s'empêcher d'effectuer une passe à basse altitude au-dessus de l'aéroport de Bromma, en faisant le plus de bruit possible, ce qui ne passera pas inaperçu en particulier des journalistes suédois.

Dix-huit Mustang arrivent le 13 avril, suivis de 15 autres le 14 avril. Les trois derniers de cette première commande arrivent le 25 avril 1945. Ils sont tous pris en compte par la force aérienne suédoise entre le 23 et le 30 avril 1945, suivis par les quatre avions réfugiés quelques mois auparavant le 30 juillet. Au cours du convoyage du 14 avril, le *1st Lieutenant* Arthur W. Bates du 504th FS fait la rencontre, près de l'île de Tjörn, d'un Bf 109 et d'un Fw 190 qu'il abat sans ménagement au-dessus de la côte ouest de l'île. Bates, plutôt satisfait de son coup et voulant célébrer ses deux victoires, fait un show pour

Un J26 (26082) du 3e escadron de la J26.
Les avions de l'état-major d'escadre portaient une casserole et un nombre individuel blancs.

North American J26 n° 26001
(Ex-P-51B 43-6365)
Flottilj F 16
Uppsala, 1945.



North American J26 n° 26097
Flottilj F 8, escadron d'entraînement
Barkarby, 1954.

14

North American J26 n° 26018
Flottilj F 16, 1er escadron
Uppsala, 1952.

North American J26 n° 26003
(Ex-P-51D-5-NA 44-13345)
Flottilj F 16
Uppsala, 1945.

© P-A. Tilley - 2005

Le 2e escadron de la F 16 avait adopté un superbe insigne représentant un Mustang cabré soufflant l'air par ses naseaux. Peu de J26 furent décorés, celui-ci étant une exception. Certains reçurent un prénom sur le capot.

les habitants de Stockholm en passant sous un pont, puis au-dessus de la rue Hornsgatan et même à la verticale du Palais Royal. Après son atterrissage à Bromma, le pilote saute rapidement de son avion et demande un pot de peinture jaune et un pinceau... pour peindre ses deux victoires ! Au quartier général de la Flygvapnet, on préférera passer sous silence cette affaire pour ne pas froisser les Américains.

La livraison des deux autres lots défrayera moins la chronique. Les 90 Mustang du lot suivant arrivent à l'automne de 1946, après avoir été stockés au 10th *Air Repair Squadron* à Fürth. Ils sont remis en état de vol pour le convoyage assuré par des pilotes américains, mais la prise en compte par les Suédois va s'étaler sur un an entre mars 1947 et le début de 1948, le temps de les mettre à leurs standards. D'ailleurs, quarante-cinq sont temporairement stockés sur différentes bases et ne seront pas utilisés avant septembre 1948. Quant au dernier lot de 30 appareils, le long entreposage à ciel ouvert a obligé les Suédois à les faire monter en caisses et à les expédier par rail et par route. Leur remise en état se fera lentement et le dernier J26 (26161) ne sera réceptionné officiellement que le 2 mars 1950.

Mise en service

Les Suédois n'attendent pas leurs premiers J26 pour commencer l'entraînement des pilotes et des techniciens qui débute dès le 10 avril 1945 pour les aviateurs de la F 16, l'instruction se faisant à Bromma. Les 50 J26 avaient été achetés « bon de guerre » car l'objectif était de rendre la F 16 opérationnelle aussitôt que possible et les avions reçoivent rapidement les cocardes nationales et leur code tactique. En moins d'une semaine, la F 16 troque ses J22 pour des J26 et les 1er et 2e escadrons sont entièrement rééquipés, le 3e suivant plus tard.

La guerre en Europe s'achèvant et la tension diminuant, l'urgence devient moins grande. Le J26, dont l'utilisation doit être provisoire, va rester plus de sept ans en service au sein de la F 16. Ce n'est qu'à la fin de l'été 1952 qu'elle se rééquippe en J29, transformation qui s'étalera jusqu'à la fin de l'année. Cependant, les J26 de la F 16 ont failli connaître le baptême du feu en juin 1952 avec l'affaire du Catalina abattu par les Soviétiques. Les J26 ont alors régulièrement rencontré des chasseurs MiG au-dessus de la Baltique, mais chacun est resté à distance respectueuse pour ne pas faire dégénérer la situation. C'est peut-être mieux ainsi, car le J26 aurait eu peu de chance face au MiG 15 soviétique.

La deuxième escadre qui perçoit le J26 est la F 4, équipée de SAAB 17 à Frösön, près d'Östersund. Elle aurait dû recevoir des J21/B21, mais cet avion ne répondant pas aux exigences de la Flygvapnet, les Suédois ont dû trouver un remplaçant. Les pilotes de la F 4 reçoivent la nouvelle avec scepticisme, parce qu'ils ne se considèrent pas comme des chasseurs et que le SAAB 17 est avion qu'ils apprécient particulièrement. La transformation intervient au cours du premier semestre 1947 et l'escadre devient officiellement opérationnelle le 1er juillet 1947. Elle va conserver ses J26 pendant quatre ans.

Il est bon de rappeler que le nombre d'avions assignés à une escadre est variable, mais les F 4 et F 16 ont aligné chacune une cinquantaine d'avions, soit trois escadrons de 15 avions et une section d'état-major d'environ une demi-douzaine d'appareils. Chaque escadron dispose de 12 pilotes, qui J26 effectuent des missions armées très régulièrement en prévention d'une attaque venant de l'est ou de l'ouest, car en cas de conflit entre les deux blocs, les Suèdois s'attendent.

À l'automne 1952, les Mustang n'ont plus grande valeur comme comme avions de chasse, mais quelques appareils sont encore utilisés par l'état-major de la F 8 basée à

Un J26 du 1/F 16 sur la butte de tir à Uppsala.

Barkarby-Stockholm. Pour ces officiers, le Mustang s'avère bien adapté pour visiter les bases et rentrer à la maison le week-end. Ils sont à l'époque surnommés « l'avion de course du vieux ».

Un taux d'accidents alarmant

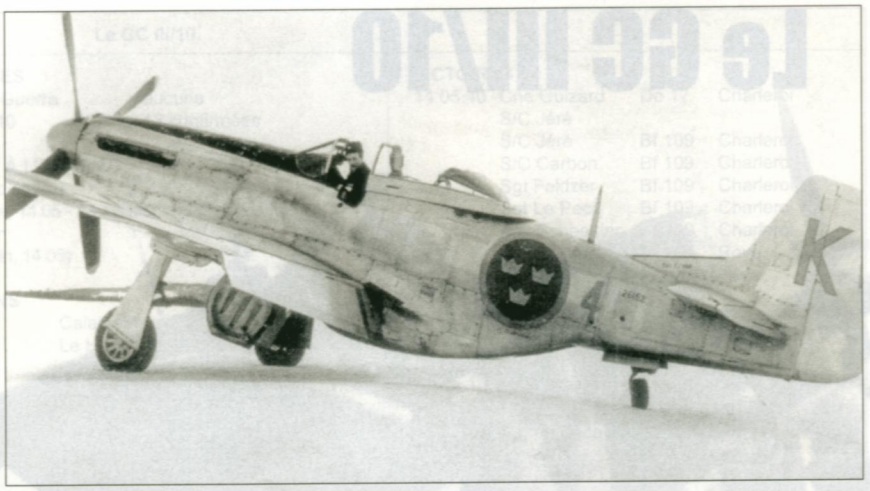
Le passage du Mustang en Suède a quand même soulevé plusieurs interrogations, car il a connu un nombre d'accident élevé au cours des premiers mois. Quinze mois après la livraison, douze J26, soit près du quart des avions mis en service, ont déjà été réformés, causant la mort de six pilotes. Ces pertes sont bien au-dessus de celles qu'a connues la 8th AF pendant la Deuxième Guerre mondiale. Plusieurs raisons entrent en ligne de compte, notamment le fait que le Mustang est un avion « pointu » et que les pilotes suédois habitués à des machines d'une autre génération ont eu quelques difficultés à s'adapter. Les choses sont rentrées dans l'ordre au bout de quelques mois. Cependant, sur 161 J26 mis en service, 66 seront réformés, 36 à la suite d'une erreur de pilotage, 20 à cause de problèmes mécaniques, la cause des dix autres n'ayant pas pu être déterminée. Cela représente un taux d'attrition élevé si l'on veut bien considérer que la période de service actif n'a duré que sept ans. Parmi ces accidents, il faut quand même noter que 18 J26 ont été perdus dans des collisions avec d'autres Mustang. Le nombre de pilote tués est également élevé, au total 31 pilotes ont perdu la vie. Pourtant, les pilotes et mécaniciens mutés dans les unités de J26 ont compté parmi les mieux formés.

Il faut cependant placer le J26 dans son environnement suédois. Même si le J26 a été utilisé de manière plus importante que prévu, il n'en est pas moins resté un avion de transition comme l'avaient initialement décidé les Suédois. À la fin des années quarante, le J26 n'équipe que deux escadres sur les onze qu'aligne la Flygvapnet. Les Suédois, isolés pendant la guerre, ont voulu tout de suite après le conflit rattraper leur retard et entrer le plus tôt possible dans l'ère des jets. En attendant la montée en puissance de leur industrie nationale, sur laquelle ils comptent pour conserver leur indépendance, ils passent commande du Vampire.

Des Mustang de reco

Si le Mustang a été un avion de transition pour les escadres de chasse, il l'a été aussi pour les unités de reconnaissance. Jusqu'alors, les missions de reconnaissance étaient confiées au Caproni S16, totalement dépassé dans cette tâche. Les Suédois se sont rendus compte du décalage dans l'étude des appareils photographiques transportés par un Lockheed F-5E américain qui a trouvé refuge en Suède pendant la guerre. Si l'amélioration du matériel photographique n'a pas été trop difficile, les Suédois ont dû chercher un nouveau vecteur. Quelques J9 et J22 ont été équipés de caméras, mais cela n'a jamais été considéré comme autre chose qu'un pis-aller. Les Américains ayant mis au point une version de reconnaissance du P-51 (le F-6), les Suédois ont donc décidé de les imiter en 1948-49, ces appareils modifiés étant rebaptisés S26. Il viennent compléter la flotte de reconnaissance qui comprend aussi des S31 (Spitfire PR.19) achetés en 1948 en Grande-Bretagne pour la F 11.

Au total 21 J26 sont modifiés et livrés à la F 21 basé à Kallax, près de Luleä dans la partie nord de la Suède. Chacun des deux escadrons de la F 21 dispose de cinq SAAB S18, six



Deux autres utilisateurs du Mustange en Suère, en haut, un appareil de la F 4 (26152) à Frösön et, en bas, deux S26 (version reco photo) de la F 21 en vol. Sur ces derniers, on peut tout juste distinguer les saumoins d'aile décorés (damier jaune et bleu pour l'avion au premier plan et trois bandes bleues sur l'autre).

Mustang S26 et deux Fieseler Storch S14. L'escadre de reconnaissance est officiellement créée le 1er mai 1949, mais les premiers S26 et S18 sont arrivés dès novembre 1948. Au printemps 1952, les S26 restent les seuls avions utilisés par la F 21. Les S26 opérent généralement en solo, mais un deuxième S26 sert parfois d'escorte. Ils ont surveillé la frontière du nord de la Suède pendant plusieurs années au cours de missions pouvant durer jusqu'à huit heures. Même si quelques S31 ont été déployés dans le nord, le S26 s'est montré plus apte dans ces missions, en raison de sa plus grande autonomie. Le dernier (26043 codé 21-14) est retiré du service actif le 24 novembre 1954. Le S26 a alors été remplacé par la version de reconnaissance du J29, le S29C.

En route pour de nouvelles aventures

Si le J26 n'a jamais eu une grande valeur aux yeux des Suédois, il en a eu pour d'autres forces aériennes qui se sont montrées très intéressées par l'acquisition du surplus en 1953 et 1954. Ainsi, ces P-51 vont connaître une troisième carrière au Nicaragua, en République Dominicaine et en Israël [1], celle-ci nettement plus mouvementée.

FIN

[1] République Dominciaine : 26004, 008, 009, 012, 014, 015, 026, 028, 059, 061, 065, 067, 070-071, 074, 078, 081, 086, 090, 092, 094, 098-100, 103, 106, 110-112, 115, 117, 124-126, 129, 131, 140, 143, 147, 149-150, 161, soit 42 appareils.
Nicaragua : 26007, 010, 018, 021, 038, 043, 049, 054-056, 066, 068, 082-083, 085, 087, 097, 121, 130, 137, 139, 142, 148, 152, 156, soit 25 appareils.
Israël : 26020, 024, 034, 039-041, 046, 073, 075-076, 079, 091, 102, 105, 108, 113, 114, 116, 138, 141, 151, 153, 157, 158, soit 24 appareils.

Le GC III/10

Le Bloch 151 n° 108 de l'adjudant Albert Gaulard lors d'une escale technique involontaire à Angers en février 1940. L'avion sera abandonné à Couvron après un atterrissage train rentré le 14 mai. (SHAA)

Le III/10 puise ses origines dans le GIRA 591 (groupe instruction des réserves de l'Air), dissous le jour de la mobilisation pour former deux ERC (escadrilles régionales de chasse), les 3/561 et 4/561. La première est envoyée le 27 août sur le terrain de Calais–Saint-Inglevert avec 6 Ni-D.622 et 6 Blériot-SPAD 510, tandis que la seconde, alors sans avion, reste à Villacoublay. Le 19 octobre, ces deux escadrilles forment le GARC II/561, confié au commandant Louis Risacher, as de la Grande Guerre, alors âgé de 45 ans.

Le 27 octobre, les deux escadrilles sont réunies au Havre–Octeville. Le GARC II/561 aligne alors 21 Blériot-SPAD 510 et 12 Ni-D.622. Il est rattaché au Groupement n° 21 du général Pinsard, chargé de la défense de la région parisienne et de la Basse-Seine. Les patrouilles sont confiées aux SPAD, les Nieuport, fatigués et jugés dangereux, ne servent qu'à l'entraînement.

Tout comme les Blériot-SPAD 510, les Nieuport-Delage 622 ont reçu un camouflage très artistique. Sur l'appareil du fond, on distingue l'insigne de la 3/561. (Photos E. Muller)

Le 4 décembre arrivent les deux premiers Bloch 151. La transformation traîne en longueur, car, quand les premiers Bloch 152 sont livrés le 13 avril, le groupe ne dispose que de 13 Bloch 151, dont la moitié est en permanence indisponible en raison des nombreux problèmes techniques rencontrés avec cette machine et de la pénurie de rechanges. Malgré leur vétusté, les SPAD sont contraints à reprendre du service.

Le 18 janvier 1940, le groupe devient GC III/10. Ses escadrilles conservent la dénomination de 1ère et 2e escadrilles pour les raisons exposées dans l'historique du GC II/10 (se reporter au précédent numéro).

La première alerte de la « Drôle de Guerre » est déclenchée – évidemment trop tard – le 5 avril. Le III/10 aura peu d'occasions de voir l'ennemi pendant cette période.

Le 10 mai, le groupe aligne 26 Bloch 152, 6 Bloch 151, 4 Ni-D.622 et 4 SPAD 510. Le secteur qui lui est imparti demeurant calme, le 14 mai il reçoit l'ordre d'envoyer douze appareils, sous les ordres du capitaine Guizard, sur le terrain de Couvron en renfort du Groupement n° 23. Parvenu péniblement à atteindre sa dotation théorique dans les tout premiers jours de mai, le GC III/10 a vu l'entraînement de ses pilotes fortement perturbé par les conditions climatiques et la mise au point pour le moins laborieuse du chasseur Bloch. Ce sont donc des pilotes sans expérience, plus ou moins bien formés, dont la plupart ont dépassé la trentaine, qui vont se heurter à la fine fleur de la Luftwaffe équipée de ce qui se fait de mieux dans le monde en matière d'avion de chasse.

Trois missions sont effectuées le 14 mai, totalisant 19 sorties. Celle du soir marque le premier engagement du III/10 contre l'aviation allemande. Neuf Bloch menés par le capitaine Guizard font partie d'un vaste dispositif comprenant 17 appareils des GC I/1 et II/10. Dans le secteur de

Le GC III/10

MATÉRIEL

Ni-D. 622		- 05.40
Blériot-SPAD 510		- 06.40
Bloch 151	12.39	- 05.40
Bloch 152	04.40	-

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Risacher	19.10.39	-

Commandant 1ère escadrille

Lt Lécrivain		- 11.03.40
S/Lt Moizeau	12.03.40	- 17.04.40
Lt Ozanne	18.04.40	-

Commandant 2e escadrille

Cne Schneider		- 28.12.39
Cne Guizard	29.12.39	-

VICTOIRES

Drôle de Guerre	: aucune
Mai-juin 40	: 12 confirmées

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 3
(S/C Motte, 14.05 - S/Lt Battut, 17.05 - S/Lt Guay, 21.05)
Prisonnier 1
(S/C Martin, 14.05)

TERRAINS

27.08.39	Calais–St-Inglevert (1ère esc.)
22.10.39	Le Havre–Octeville
22.05.40	Deauville
10.06.40	Anglure / Les Grandes Chapelles
13.06.40	Montbard
15.06.40	Clermont-Ferrand
18.006.40	Ussel
20.06.40	Bergerac
25.06.40	Toulouse–Francazal

VICTOIRES

14.05.40	Cne Guizard	Do 17	Charleroi
	S/C Jéré		
	S/C Jéré	Bf 109	Charleroi
	S/C Carbon	Bf 109	Charleroi
	Sgt Feldzer	Bf 109	Charleroi
	Sgt Le Pecq	Bf 109	Charleroi
	A/C Schneider	Bf 109	Charleroi
17.05.40	S/C Carbon	Bf 109	Roye
	S/C Singeot	Bf 110	Ham
	Un pilote du II/10		
20.05.40	S/C Hiblot	Do 215	Breteuil
	Un pilote du II/10		
02.06.40	Sgt Le Pecq	Do 17	Deauville
07.06.40	S/C Singeot	Bf 110	Aumale
	A/C Gaulard	Bf 110	Aumale
	Sgt Le Pecq	Bf 110	Rouen

Blériot-SPAD 510 n° 32 (N-210)
GARC II/561 1ère escadrille
Le Havre-Octeville, novembre 1939.

Bloch MB.151 n° 376
GC III/10
Le Havre-Octeville, décembre 1939.

Bloch MB.152 n° 131
GC III/10
Posé en panne d'essence par l'adjudant Muller à Étrepois le 18 mai 1940.

© P-A. Tilley - 2005

L'adjudant Constantin Feldzer devant son SPAD 510. Il fera partie du deuxième contingent de *Normandie-Niémen* et sera abattu et fait prisonnier le 1er août 1944; il s'évadera en février 1945. (Photo E. Muller)

Charleroi, le III/10 attaque deux Do 17 d'une manière un peu légère et si l'un d'entre eux est abattu par le chef du dispositif et son ailier, l'escorte de Bf 109 et Bf 110 réagit avec vigueur. Il s'ensuit un combat tournoyant très confus. Guizard et Jézé sont rapidement abattus, non sans que ce dernier n'ait pu envoyer un adversaire au tapis; ils ne sont que légèrement blessés. Le sous-lieutenant Pierre Martin est descendu en flammes, mais il se parachute dans ses lignes. Le sergent-chef Georges Martin, grièvement blessé, est fait prisonnier. Le sergent-chef Jean Motte est abattu et se brise les jambes sur l'empennage en sautant; il décède à l'hôpital où il a été amputé. Sur les douze appareils qui ont décollé à 19 heures, seul celui du sergent-chef Marcel Singeot rentre à Couvron ! En contre-partie, le III/10 revendique six victoires sûres et une probable.

Avec un potentiel amoindri, le groupe ne fait que 19 sorties au cours des deux jours suivants. Cependant, le 17 mai, ilse retrouve à nouveau en pleine bagarre. Au cours d'une mission effectuée de conserve avec le II/10, la patrouille haute du III/10 est coiffée par des Bf 110 qui descendent le sous-lieutenant Robert Battut à la première passe. Son Bloch s'enfonce profondément dans le sol près de Ham. Le sergent-chef Carbon revendique un 110 probable avant de se faire poursuivre par quatre 109. Retournant la situation à son avantage, il en envoie un percuter le sol. Son Bloch est criblé de balles et il l'abandonne aux bons soins du II/10 à Rouen-Boos.

Sa patrouille s'étant disloquée, le sergent-chef Singeot fait équipe avec l'adjudant Angibault du II/10 pour descendre un Bf 110. Le sergent Pinon doit se poser sur le ventre près de St-Quentin; il est légèrement blessé aux jambes.

La journée n'est pas terminée et, dans la soirée, une patrouille du III/10 de mêle à deux du II/10 pour une mission de destruction. Les sergents-chefs Carbon et

Le 21 février 1940, le commandant Risacher accueille le général Armand Pinsard, as de la Grande Guerre et commandant du Groupement n° 21 auquel le GC III/10 est rattaché.
On remarquera tout particulièrement son MS.406 n° 1019, un avion qu'il a réceptionné flambant neuf le 6 novembre 1939. Repeint en noir et en argent, il a été baptisé « le pirate ». La cigogne de la SPA 3 est frappée sur une courte bande tricolore, dite bande des as.
Blessé dans son PC par un bombardement aérien le 6 juin 1940, il sera mis en congé d'armistice. Il recevra la Francisque gallique en mai 1941 et siègera au comité central de la LVF à partir de 1942. (Photo E. Muller)

Singeot et le sergent Mazo se partagent un Do 17 probable. Deux victoires sûres et deux probables pour trois avions perdus et un pilote tué, le bilan n'est pas très favorable.

Les jours suivants sont un peu plus calmes. Au petit matin du 20 mai, une patrouille mixte (II/10 et III/10) attaque une formation de Do 215 [*sic*]. Un bombardier, qui s'est isolé, est abattu près de Breteuil par le sergent-chef Hiblot et l'adjudant-chef Gilles (du II/10).

Le 21 mai, une patrouille est envoyée pour une reconnaissance à vue sur le sectreur d'Abbeville. Le sous-lieutenant René Guay effectue plusieurs passes de mitraillage sur une colonne de blindés. Atteint par la *flak*, son avion en feu, il saute en parachute, mais la toile se prend dans les arbres. Perdant son sang, à demi-étranglé par les suspentes, il ne parvient pas à se dégager. Des villageois tentent de venir à son secours, mais en sont dissuadés par des soldats allemands, probablement ceux que Guay a mitraillés quelques minutes plus tôt, qui vont laisser le malheureux pilote agoniser pendant de longues minutes.

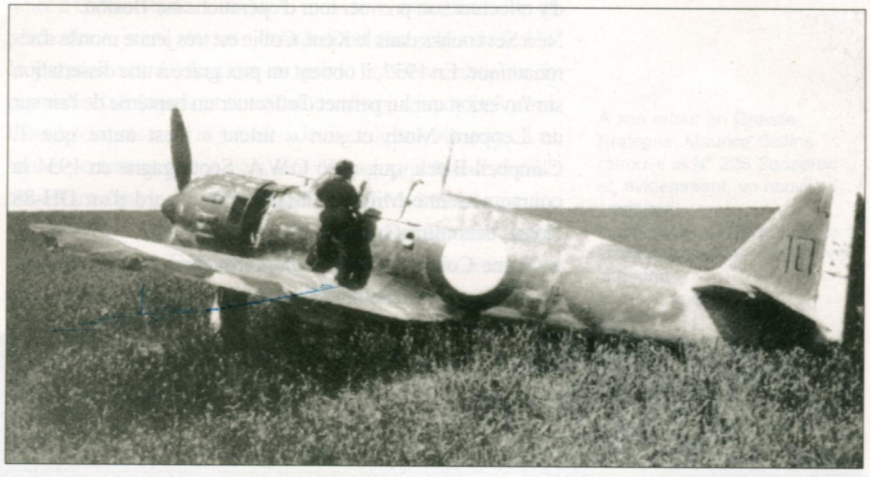
Le 22 mai, le groupe est replié sur Deauville, moins exposé. Du 23 au 25 mai, il ne réalise que deux sorties. Le 30 mai, trois pilotes tchèques arrivent en renfort – pour vingt-quatre heures, car le lendemain ils sont affectés au I/4. Avec le départ de trois pilotes mutés comme instructeurs (en pleine bagarre, on croit rêver !), il ne reste plus que quatorze navigants en date du 1er juin.

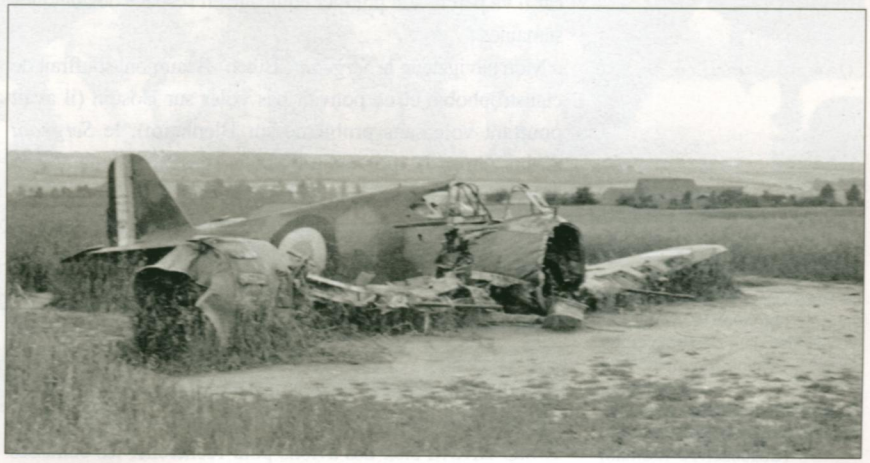
Le 2 juin, l'adjudant-chef Schneider et le sergent Le Pecq interceptent un He 111 et un Do 17. Le Pecq fonce après le Dornier et l'abat près de Villiers-sur-Mer; le Heinkel s'échappera.

Le 5 juin, six pilotes polonais viennent renforcer les effectifs du groupe. Le 7 juin, vers 05h30, alors qu'elles rentrent de mission, deux patrouilles sont prises à partie par des Bf 110 dans la région d'Aumale. Trois victoires sûres ponctuent le vaste combat tournoyant. Mais, il y a eu un peu de casse; deux Bloch ont été abattus, celui de l'adjudant-chef Gaulard et celui du sergent-chef Hiblot. Les deux pilotes sont indemnes.

Le 10 juin, le III/10 est replié sur Anglure, mais est desserré quelques heures plus tard sur Les Grandes Chapelles à quelques kilomètres de là. Le 13, il se retrouve à Montbard, puis se déplace de plus en plus inexorablement vers le Sud de la France. Après un passage à Bergerac, ses dix Bloch 152 survivants et le SPAD 510 n° 32 se posent dans l'après-midi du 25 à Francazal. C'est la fin du voyage.

Le groupe ne sera pas maintenu en activité et est dissous le 24 juillet. Il a accompli 314 sorties pendant la campagne, représentant un peu plus de 410 heures de vol de guerre.





De haut en bas :

– préparatifs pour une mission sous la neige en décembre 1939. (Archives Aéro-Journal)

– un Bloch 151 sur le terrain d'Octeville au printemps de 1940. (Archives Aéro-Journal)

– le Bloch 152 n° 131 qui a dû être posé en rase campagne à Étrepois (près de Laon) par l'adjudant Eugène Muller à la suite d'une panne d'essence, le 18 mai 1940. (Courtoisie IPMS-Deutschland)

– le Bloch 152 n° 192 – ou ce qu'il en reste – de l'adjudant-chef Gaulard, abattu par un Bf 110 près de Mortemer le 7 juin. On distingue à peine le « 1 » bleu sur la dérive. (Collection J.I. Fogherty)

L'ÉVADÉ

Martin W. Bowman

traduction et adaptation
Jacques Servant

SAINT MAURICE EST en France le patron des teinturiers dont la fête tombe le 22 septembre. Maurice Collins en sait quelque chose, lui qui préfère y penser comme le saint patron des mercenaires.

Maurice Collins, dit Collie, sergent pilote à 20 ans, est affecté en janvier 1942 au N° 226 *Squadron* de Swanton Morley afin d'y effectuer son premier tour d'opérations sur Boston.

Né à Sevenoaks dans le Kent, Collie est très jeune mordu d'aéronautique. En 1937, il obtient un prix grâce à une dissertation sur l'aviation qui lui permet d'effectuer un baptême de l'air sur un Leopard Moth et son « tuteur » n'est autre que T. Campbell-Black, qui, avec C.W.A. Scott, gagna en 1934 la course aérienne Mildenhall-Australie à bord d'un DH-88 Comet dénommé Grosvenor House.

Le jeune Collins était destiné à faire carrière chez un négociant en grains et un emploi en Australie comme acheteur était déjà planifié lorsque la guerre éclate. Ayant refusé un poste chez Vickers-Armstrong, il est affecté à la RAF pour apprendre le pilotage car Collie ne veut pas d'un poste de planqué. Son seul souhait est de voler.

Collie se rappelle que ses débuts de ne furent pas très heureux car il va perdre son premier équipage en l'espace de quelques semaines :

« Mon navigateur, le *Sergeant* "Butch" Beaumont souffrait de claustrophobie et ne pouvait pas voler sur Boston (il avait pourtant volé sans problème sur Blenheim); le *Sergeant* Arthur Grounds, mon radio-mitrailleur, se cassa la jambe en tombant dans les escaliers du Bylaugh Hall [1]. »

Beaumont et Ground sont respectivement remplacés par le *Pilot Officer* Harold Milford, un professeur de lettres modernes de 27 ans originaire de Wimbledon et par le *Sergeant* George Nicholls, un londonien de 24 ans, clerc dans une compagnie d'assurance. Collins poursuit :

« La majeure partie de notre temps se passait en entraînement au vol à haute altitude, à basse altitude et au mitraillage. Le 2 *Group* envoya bien des avions pour rechercher les cuirassés de poche allemands et, plus tard, appuyer le débarquement sur Dieppe, mais les seuls raids auxquels j'ai participé furent 10 *Circus* à haute altitude ainsi qu'un à basse altitude contre des *squealers* [2]. Nos soirées se passaient au mess ou au Paper Maker du village de Swanton Morley, au King's Arms de Dereham ou dans les lieux de mauvaise vie de Norwich. Cela dura jusqu'à ce soir du 21 septembre 1942 où nous découvrons que nous faisons partie d'une mission d'attaque contre des centrales électriques.

« Le petit matin nous trouve dans la salle des opérations; 18 Boston doivent décoller en 9 groupes de 2 et nous avons Chocques, dans le Pas-de-Calais, comme objectif. Le décollage, d'abord retardé, s'effectue à 10 heures. Peu après avoir doublé Orfordness, mon chef de patrouille est contraint de faire demi-tour. Au-dessus de North Foreland, après 2 ou 3 minutes de vol, nous grimpons dans les nuages pour effectuer la traversée entre Calais et Dunkerque. Ni George ni moi ne pouvons voir l'appareil censé voler avec nous. Nous continuons donc seuls, Harold s'efforçant de localiser notre objectif qui est près de Béthune. Nous n'avons pas à aller très loin pour rencontrer un grain et c'est là que les ennuis ont commencé.

« La pluie nous masque toute visibilité et rend nécessaire de monter à 200 pieds pour éviter de percuter arbres et maisons. À cette altitude, nous sommes une cible idéale pour les artilleurs allemands qui ne se privent pas de nous gratifier de quelques attentions tout à fait inamicales. Quand enfin la pluie s'éclaircit, nous nous retrouvons pile au-dessus du centre de Béthune où nous tombons à nouveau sur la DCA légère. C'est juste au moment où je vire pour m'aligner sur la cible que les obus de 20 et de 30 mm nous frappent de plein fouet. Je me

Le Boston, qui entre en service en 1941 est, avec le Ventura et le Mitchell, l'un des trois types destiné à remplacer le Blenheim. Cependant, le Boston sera surtout déployé en Méditerranée. (Collection A. Thomas)

[1] Grand bâtiment du XIX[e] Siècle de la région de Swanton. Réquisitionné par la RAF, il est un temps le quartier général du 2 *Group*, avant d'abriter celui du 100 *Group* (*Special Duties*).

[2] Les *squealers* (indic ou mouchard en argot) sont de petits bateaux, souvent des chalutiers, qui font partie du dispositif d'alerte avancée allemand. Équipés d'une radio à ondes courtes, leur rôle est de signaler le passage des raids aériens alliés.

DE LA SAINT MAURICE

Maurice Collins a vingt ans quand il est abattu le jour de sa fête. Grâce à sa ténacité, beaucoup de chance et l'aide de nombreux Français, il va réussir à traverser tout le pays, de Béthune à Andorre, pour franchir la frontière espagnole.

mets à zigzaguer comme un beau diable pendant que ce pauvre vieux George s'acharne à tirer sur les Allemands. Soudain il y a une terrible embardée et George me crie qu'un gros morceau du gouvernail a disparu et que le moteur tribord est en feu. Bien que cette journée de septembre soit froide, je suis en sueur. Et pour rajouter à l'atmosphère malsaine, l'autre moteur commence à tousser. Une conduite d'huile ou d'essence est probablement touchée et continuer à voler dans ces conditions est impossible. Les minutes qui suivent nous paraissent durer des années. Nous nous délestons de notre chargement de bombes sur une voie ferrée et, comme nous nous préparons à nous poser en catastrophe, nous touchons des câbles électriques, déclenchant des éclairs bleus. Durant la descente Milford me lance "*et les arbres ?*" Je regarde à l'avant et vois des peupliers hauts d'une dizaine de mètres que j'arrive heureusement éviter en passant par-dessus, pratiquement à angle droit. Mon ange gardien doit être particulièrement bienveillant ce jour là car il y a, juste devant nous, un champ récemment labouré où je pose ce qui reste du K-King [3] avec autant de précaution que possible. Nous labourons la terre meuble sur une longue distance pour finir à seulement deux mètres d'un tallis. Une roue en feu roule vers les arbres; Je ne m'attarde pas à surveiller l'incendie et me rue hors du cockpit. Harold est le premier dehors et je le suis. Nous nous précipitons vers la queue, juste à temps pour voir George sortir en catastrophe par la trappe d'évacuation. Je me dis qu'il n'y a rien à faire de plus pour détruire l'appareil et nous battons tous les trois en retraite dans un champ de maïs de l'autre côté d'une route. Nous y trouvons un fossé, le long d'une haie, dans lequel nous sautons. Nous marchons sur environ quatre cents mètres avant de nous asseoir pour tenir un conseil de guerre.

« Notre première décision est de nous transformer le plus possible en civils. Pour cela, nous commençons par cacher le haut de nos bottes de vol dans nos pantalons puis nous ôtons les insignes de nos blousons. George rechigne à se séparer de sa veste de vol, au prétexte que les nuits de septembre sont très froides mais elle est néanmoins enterrée avec nos Mae West sous un buisson. Nous avons ensuite à décider comment nous déplacer, car à l'évidence, rester en groupe nous ferait capturer rapidement. Il est décidé que George et Harold se déplaceront ensemble alors que je resterai seul. À quelque distance de nous, vers le sud, se trouve un petit bois où nous convenons de nous retrouver plus tard dans la nuit. Prés du fourré où nous nous cachons, le fossé bifurque et je décide d'aller vers la droite. Après une poignée de main et des vœux de réussite, nous nous séparons.

« Le fossé est très profond et le sol est recouvert d'une boue noire à l'odeur fétide. Lorsque je me relève, avec beaucoup de précautions, je me retrouve dans le fond d'un jardin de ferme. Il y a des arbres fruitiers en grand nombre, chargés de pommes et de poires, et la tentation est trop grande pour moi. Il est à peu près midi et j'ai faim. Je regarde aux alentours. Les seules personnes que je vois sont des paysans et leur famille travaillant dans les champs. Je décide de prendre le risque. En quelques instants, j'ai autant les fruits que je le veux et j'en remercie silencieusement le propriétaire inconnu. À environ un kilomètre et demi de là, un voile de fumée noire s'élève au-

À son retour en Grande-Bretagne, Maurice Collins retrouve le N° 226 *Squadron* et, évidemment, un nouvel équipage.
Il pose ici à l'extrême gauche à quelques semaines de la fin de la guerre.
(Collection de l'auteur)

[3] Le Boston utilisé est un Mk III, immatriculé MQ-K (*serial* AL743). Il porte, on l'aura compris, la lettre K sur le coté du nez. Cet avion fait partie de la série (AL668 à AL907) assemblée par Douglas à Santa-Monica qui était initialement prévue pour la commande passée par la France le 18 mai 1940. Dénommée au départ DB-73, cette version sera mise au standard Boston III (en particulier en inversant le sens de la manette des gaz) pour être livrée en 1942 à la Royal Air Force. Pour mémoire, la commande française comportait une autre série (AL 263 à AL 503) assemblée sous licence par Boeing.

En 1942, le 2 *Group* se compose de trois *Squadrons* sur Boston : le 88 (photo ci-contre), le 157 et le 226. En 1943, ils seront rejoints par un quatrième, le N° 342 (*Free French*) *Lorraine Squadron*. (Collection A. Thomas)

dessus des restes du K-King. Je commence à m'interroger sur la suite des évènements lorsque j'ai la surprise de voir George et Harold sortir de leur cachette, au bout d'une centaine de mètres seulement, et bien trop loin de moi, et commencer à marcher le long d'un sentier parallèle à mon fossé. Je les observe depuis un moment lorsque je les vois soudain se mettre à courir vers le premier abri qui se présente, deux meules de foin. Quelques secondes plus tard arrive un side-car allemand qui est la cause de leur fuite. Un soldat marche lentement le long du sentier, les mains sur les hanches. Soudain, sa main droite brandit une arme et il se dirige précisément vers l'endroit où George et Harold se cachent. Un coup de feu retentit et ils sortent de leur cachette. Leur coup a échoué. Les trois hommes se dirigent alors vers la ferme près de laquelle je me cache. Je décide, une fois de plus, que la discrétion est la meilleure des vertus et je retourne dans mon fossé. C'est la dernière fois que je vois George pour 3 ans. Harold, quant à lui, je ne le reverrai jamais car il sera tué parmi les 50 officiers abattus par la *Gestapo* au cours de la "Grande Évasion" du *Stalag Luft* III.

« Le soldat allemand brandit une arme et se dirige vers l'endroit où George et Harold se cachent. »

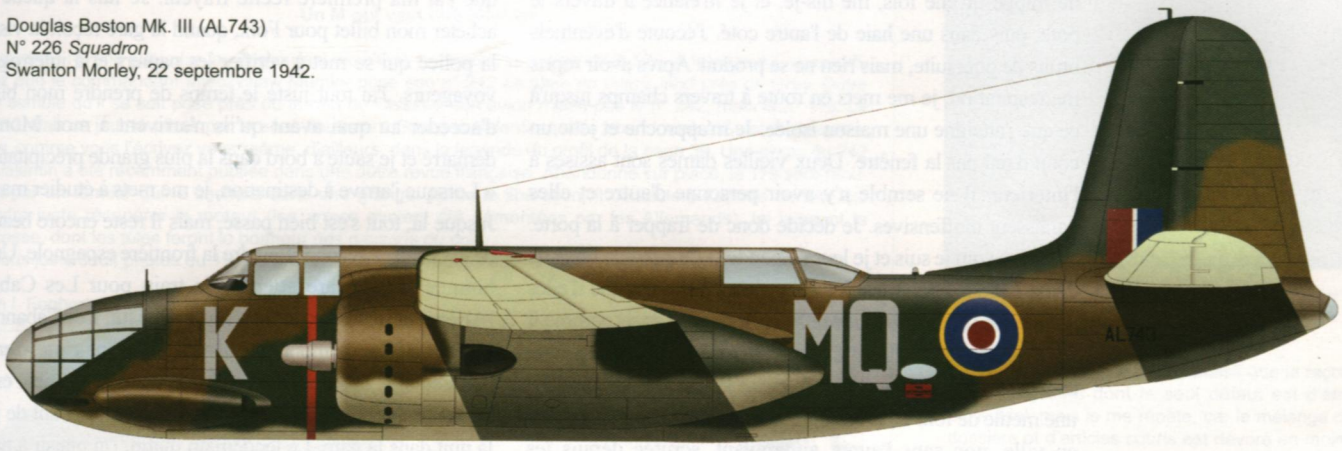
« Il me faut trouver un meilleur abri. Je n'ai pas à attendre trop longtemps, car au bout de huit cents mètres, le fossé s'arrête brutalement, ce qui m'arrange bien. Près de là, il y a un petit bois, qui est l'endroit presque idéal pour se cacher. Je suis rapidement sous les arbres et trouve un coin confortable pour m'installer. Je regarde ma montre. Il ne s'est écoulé que deux heures vingt depuis que nous avons laissé notre base en Angleterre. Après un temps de repos, je reprends ma route et arrive dans une petite ferme. Je passe par-dessus une clôture et j'ai la chance de trouver un réservoir d'eau de pluie. Je retire la plupart de mes vêtements pour faire un brin de toilette quand la fille du fermier, une belle plante d'environ 17 ans (j'apprendrai plus tard qu'elle se nomme Yolande) sort et m'adresse la parole. Elle me fait entrer dans la maison et un homme, un prisonnier de guerre évadé d'une ferme en Bavière, me questionne en français; j'apprendrai plus tard qu'il s'appelle Codron. Mon français scolaire le satisfait apparemment et, au bout d'une demi-heure, une dame, d'environ 25 ans, arrive et me pose d'autres questions. C'est une Hollandaise qui se cache dans la ferme et qui parle un très bon anglais. Elle essaie, semble-t-il, de passer en Angleterre où son mari parle sur Radio Orange.

« La ferme n'est pas un abri sûr et, dans la soirée, nous partons, avec Yolande, par une fenêtre donnant sur l'arrière. Après avoir escaladé un mur, nous suivons un certain nombre de ruelles pour finalement arriver à la porte arrière d'une assez grande maison. Une femme édentée nous invite à entrer et Yolande me présente à Madame et son mari ainsi qu'à leur fille Mimi. Nous nous asseyons pour prendre une tasse de café et bavarder. À 10 heures, Yolande nous salue, me souhaite bonne chance et part. J'apprendrai après la guerre que le frère de Yolande, qui avait déjà fait arrêter ses parents pour avoir tiré sur des estafettes allemandes avec une carabine à air comprimé, raconta à l'école qu'il avait vu un aviateur anglais. Le bruit se répandit et Yolande sera arrêtée, transférée à Béthune et interrogée. Elle sera toutefois libérée mais, étant cardiaque, elle mourra quelques jours plus tard.

« Après le départ de Yolande, un homme entre et me parle en anglais. Nous nous installons pour une longue conversation. Apparemment, c'est un Britannique resté en France en 1918. Il s'est marié à une Française et s'est installé là. Il m'abreuve d'autant de questions que je lui en pose et c'est seulement passé minuit que Bill me parle de son plan pour me faire évader. Je n'aurai qu'à rester dans la maison jusqu'au matin, avant que Mimi ne m'emmène dans les environs de Béthune. C'est tout ce qu'il me dit. Il se lève, nous souhaite bonne nuit et part. Je suis fatigué et tout juste bon à aller m'allonger dans ma chambre. Quelques secondes plus tard, je dors à poings fermés.

« Il est à peu près sept heures du matin quand Mimi me réveille avec une tasse de café et me demande de me préparer. En quelques minutes je suis en bas et déjeune en écoutant la BBC. À mon grand dépit, il n'y a pas un mot sur mes aventures de la veille [4]. Je grille ma dernière cigarette anglaise et suis prêt à partir. Le plan est de suivre Mimi à bonne distance jusqu'à être suffisamment éloignés du village pour qu'elle ne soit pas inquiétée. Donc, après les poignées de main et bons

[4] Lors de ce même raid, un autre appareil du 226, le MQ-Z (AL685), est abattu par la chasse allemande en Belgique (revendiqué par le *Hauptmann* Mietusch de la 7./JG26). Tous les membres de l'équipage sont tués. (Source : *Royal Air Force Bomber Command Losses of the Second World War* - Volume 3, by W. R. Chorley).



Douglas Boston Mk. III (AL743)
N° 226 *Squadron*
Swanton Morley, 22 septembre 1942.

© P-A. Tilley - 2005

vœux d'usage de Monsieur et Madame, je pars. Mimi marche à une cinquantaine de mètres en avant et, chemin faisant, j'ai l'occasion de voir les affiches offrant la somme de 25 000 francs et le retour de deux prisonniers de guerre en échange de ma capture. Chocques est un petit village et nous sommes rapidement en rase campagne. Je rattrape Mimi qui me montre alors la centrale électrique qui était notre cible de la veille. Elle fume joyeusement et n'a pas la moindre éraflure. Quand j'explique à Mimi que c'était mon objectif, elle hausse les épaules et se met à rire. En compagnie d'une si attachante jeune fille, les six kilomètres jusqu'à Béthune passent très vite. À un embranchement de la voie frrée, nous retrouvons Bill qui me prend en charge pour le reste du trajet. Nous flânons sur la place du marché de Béthune où, pour quelques francs, je peux m'acheter autant de raisin que je le veux. Ce qui est un luxe en Angleterre semble banal ici. Après avoir pris un verre pour la route dans un café et téléphoné dans une petite épicerie, je fais la connaissance de la famille de Bill. Sa femme me donne de nouveaux vêtements puis Bill et moi-même nous nous accordons un bon repas au marché noir dans un café situé à l'autre bout de la ville, dans le secteur minier. Nous allons ensuite chez un mineur du nom de Devauchelle avec qui je prépare mon voyage.

« Je vais rester caché dans la maison de Bill pendant deux semaines. À plusieurs reprises, j'essaie de convaincre mon ami de m'emmener en ville, mais il me répond à chaque fois qu'il y a trop de risques, jusqu'au jour où j'arrive à convaincre sa femme qui m'emmène faire les magasins. Cela cause du grabuge au sein du groupe de résistance local dont le chef nous sermonne, la vieille dame et moi, à propos de la sécurité. Il me dit que j'ai fait échouer leurs plans car beaucoup de gens, dans le voisinage, parlent de l'inconnu. Je suis donc déplacé vers un grenier, situé au-dessus d'un bordel, où je reste pendant deux jours parfaitement isolé. Simplement la "Madame" m'apporte de la nourriture une fois par jour. C'est donc un grand soulagement que de voir Félix, un autre ouvrier membre de la résistance arriver. Il est pressé et me dit de réunir mes affaires car nous n'avons que 20 minutes pour prendre le train. Le voyage n'est pas très long et nous descendons à Hersin-Coupigny où je n'ai pour tout problème qu'à traverser une barrière avant que Félix ne me pousse dans une carriole qui nous attend. Le conducteur, M. Jules Delvallet sera mon hôte pendant les six semaines qui suivent. Agé d'environ 53 ans, il est d'un caractère jovial et très fier de son mauvais anglais. Je m'assieds à l'arrière avec trois chiens de chasse. Les côtés de la carriole ne permettent pas de voir l'extérieur et la seule fois où je peux apercevoir quelque chose de Bouvigny c'est quand nous tournons dans le chemin boueux menant à Moulin-Tonton, qui est le nom de la ferme de Jules. C'est l'endroit idéal pour un séjour car il y a de grandes pièces qui me permettent de circuler à mon aise sans être vu. La fille de Jules, Connie, sert de grandes platrées de pommes de terre, de salade et du porc à satiété. Ils semblent également ne jamais être à court de vin. J'appris plus tard que Jules était un acteur du marché noir et que tous les surplus de nourriture étaient à la disposition de la Résistance. La Gendarmerie locale, qui était pro-alliée, lui rendait souvent visite. »

Bien qu'ayant aiguisé la suspicion de quelques paysans locaux, Collins va rester près de Félix plusieurs semaines. La vie s'écoule dans un « doux ennui », mis à part le jour où, durant une visite à Lille, les Américains bombardent la ville. Juste avant son départ, les Allemands occupent la totalité de la France et l'armée française est dissoute. Félix et Collins mettent le cap sur Paris et prennent un train pour Angoulême d'où le pilote doit affronter seul le reste de son expédition. Utilisant un indicateur des chemins de fer acheté à Paris, notre évadé va prendre un train inconfortable pour Saint-Aignan (Loir-et-Cher) où Félix lui a donné l'adresse d'un forgeron, M. Robert, comme destination.

« J'ai l'occasion de voir les affiches offrant 25 000 francs à la population pour ma capture. »

« Pendant que sa femme me cuisine un repas chaud, M. Robert m'apprend que l'ancienne ligne de démarcation est patrouillée par des soldats allemands munis de chiens et que le meilleur trajet est de suivre la rivière car la nuit est claire. De grands arbres sur les deux rives me fournissent une excellente couverture et, très vite, j'aperçois le pont blanc qui est mon point de repère, à environ 200 mètres. Ce pont est sur la ligne de démarcation qui est large d'à peu près un kilomètre et demi. J'entends soudain des chants à quelque distance qui peuvent provenir d'Allemands ou de Français et qui ont pour effet d'attirer la sentinelle loin du pont dans leur direction. La chance

ne frappe qu'une fois, me dis-je, et je m'élance à travers le pont, puis dans une haie de l'autre coté. J'écoute d'éventuels bruits de poursuite, mais rien ne se produit. Après avoir repris ma respiration, je me mets en route à travers champs jusqu'à ce que j'atteigne une maison isolée. Je m'approche et jette un coup d'œil par la fenêtre. Deux vieilles dames sont assises à l'intérieur. Il ne semble n'y avoir personne d'autre et elles paraissent inoffensives. Je décide donc de frapper à la porte. J'explique qui je suis et je leur demande si j'ai passé la ligne de démarcation. Toutes les deux secouent la tête et l'une d'elles me dit que j'ai encore huit cents mètres à faire, mais comme il n'y a pas de sentinelle en faction, elles pensent que je n'aurai aucune difficulté à traverser. Je passe le reste de la nuit dans une meule de foin et, le matin suivant, je me décide à pénétrer en ville, non sans l'avoir, auparavant, scrutée depuis les faubourgs. N'ayant aucune idée de qui peut être ami ou ennemi, je me dirige donc vers l'église où je frappe à plusieurs reprises avant que le prêtre ne me fasse entrer. Je lui dis que je suis catholique et que je souhaite être entendu en confession.

« J'ai mal aux pieds, je suis fatigué et affamé. Je ne suis plus du tout en état de reprendre la route. »

Je sais que dans ces conditions, tout ce que je peux dire restera secret en toutes circonstances. J'explique au prêtre que je suis un aviateur britannique, que j'essaye de m'évader de France et que je cherche un endroit où dormir. Il me dit être dans l'impossibilité de me garder dans son église, mais il m'indique un hôtel dont il est sûr que le propriétaire est favorable aux Alliés. Je n'ai effectivement aucune peine à y obtenir une chambre. Pendant le déjeuner, la serveuse m'interroge sur ma nationalité et, espérant tempérer sa suspicion, je me fais passer pour un Suédois démobilisé de la Légion Etrangère. Aucune autre parole n'est échangée. Je paye la note et quitte l'hôtel à 10 heures.

« Je me rends à la gare et prends le train pour Limoges. Au premier arrêt, j'aide un soldat français qui a du mal à monter avec son paquetage. L'idée est parfaitement stupide car il engage évidemment la conversation. Fort heureusement, ce militaire est pro-allié et il accepte de parler pour moi à Limoges. Il s'assurera également que je prends le bon train pour le sud. Comme nous avons plusieurs heures à tuer, il me fait profiter de la vie nocturne et nous faisons quelques bars. Il est près d'une heure du matin quand nous retournons à la gare où je prends mon train pour Toulouse. C'est dans cette ville que j'ai ma première réelle frayeur. Je fais la queue pour acheter mon billet pour Foix, quand la gare reçoit la visite de la police qui se met à vérifier les papiers et à interroger les voyageurs. J'ai tout juste le temps de prendre mon billet et d'accéder au quai avant qu'ils n'arrivent à moi. Mon train démarre et je saute à bord dans la plus grande précipitation.

« Lorsque j'arrive à destination, je me mets à étudier ma carte. Jusque là, tout s'est bien passé, mais il reste encore beaucoup de kilomètres avant d'atteindre la frontière espagnole. Un vieil homme me déclare attendre le train pour Les Cabannes [Ariège] et je décide de faire route avec lui. Les Cabannes est un petit village de montagne distant, selon ma carte, d'environ une trentaine de kilomètres de la frontière. Comme il est déjà tard dans l'après-midi, je traîne aux alentours avant de passer la nuit dans la gare. Le lendemain matin, j'ai plaisir à prendre un déjeuner dans un café car une longue marche à travers les Pyrénées m'attend, qui plus est, au milieu de l'hiver. Fortifié par le cognac, je me mets en route. Je passe la première nuit dans une cabane de bûcheron et marche tout le jour suivant. Je passe la deuxième nuit dans un abri en pierre et imaginez mon écœurement quand, le matin suivant, je me retrouve à mon point de départ, aux Cabannes, ayant tout bonnement tourné en rond pendant deux jours. J'ai mal aux pieds, je suis fatigué et affamé. Je ne suis plus du tout en état de reprendre la route. Je décide alors de me rendre au maire du village et suis arrêté par la Gendarmerie. Il est six heures du soir lorsque j'atterris dans une cellule où je m'installe pour dormir. Je suis réveillé vers onze heures du soir par le brigadier qui, à ma grande surprise, m'emmène dans son logement de fonction et me présente à sa femme qui me prépare à manger. Apparemment, le maire l'a appelé et lui a demandé de m'aider à me faire passer la frontière ! Un guide de montagne me conduit par des sentiers vers un sommet d'où, l'après-midi suivant, il m'indique, avant de me quitter, deux pics plus élevés entre lesquels je dois passer pour me retrouver en Andorre, hors d'atteinte des Allemands. Il neige et le vent souffle en tempête. J'atteins finalement le poste frontière avec l'aide d'un couple de paysans. Le sous-officier espagnol parle fort heureusement un peu de français et je lui explique que je suis un pilote évadé et que je souhaite entrer en contact avec un consulat britannique. Sa seule question, parfaitement stupide, est de me demander mon passeport, puis il ajoute qu'il ne peut rien faire d'autre que me remettre aux autorités militaires. »

Par la suite, Maurice Collins connaît le cheminement habituel des évadés par les Pyrénées. Il est emprisonné à Lerida, puis dans le camp de Miranda del Ebro, près de Bilbao, avec d'autres internés dont des Britanniques. Finalement remis aux autorités consulaires de son pays, il peut rejoindre Gibraltar en compagnie d'autres aviateurs évadés avant d'être ramené par un convoi à Liverpool où de multiples interrogatoires l'attendent. Une fois rendu dans sa famille, il a la surprise de voir arriver un policier qui lui annonce... qu'il est en bonne santé à Gibraltar ! Collins est gratifié d'un long congé puis doit effectuer une tournée de conférences sur son aventure à travers l'Angleterre et l'Irlande. Neuf mois après avoir décollé pour ce vol tragique, il est de retour au sein du N° 226 *Squadron* à Swanton Morley.

En 1945, Maurice Collins aura effectué 101 missions de guerre en trois tours d'opérations. Il est titulaire de la DFM et de la DFC.

FIN

REÇU 5 SUR 5

Un M qui veut dire Mümler

Je voudrais revenir sur votre, au demeurant excellent, hors-série consacré au D.520. À la page 42, vous indiquez que le commandant Mieczyslaw Mümler pose son n° 242 en plein *no man's land* près de Gray. Outre qu'il semble qu'il se soit posé près du terrain de Chissey, son avion n'était pas le n° 242, mais le n° 119. Le n° 242 était ce jour-là piloté par le sous-lieutenant Georges Valentin qui l'a abandonné à Saint-Bonnay-de-Cray, comme vous l'écrivez vous-même, d'ailleurs, dans la légende du profil de la page 39. Une photo du 242 de Valentin a été récemment publiée dans une autre revue française. Abandonné sur place, le 119 sera récupéré par un fermier qui le cachera dans une grange. Après la libération, il contactera l'armée de l'Air qui viendra juste récupérer le moteur (les armes avaient été démontées par les Allemands), lui laissant la carcasse, dont les tôles feront le bonheur des paysans du coin.
Je vous joins deux photos du 119 de Mümler que vous pouvez publier si bon vous semble.

John I. Fogherty (Paris)

Bearcat (suite)

De R. Chauvin, ancien pilote du GC 2/22 *Languedoc*, ces deux superbes clichés en couleur qu'il a pris lui-même en Indochine. Avec tous nos remerciements.

Sernam version Luftwaffe

C'est toujours avec le même plaisir que je reçois votre magazine dont le seul défaut est d'être bimestriel, mais je me répète, car le mélange de dossiers et d'articles courts est dévoré en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire.
L'article de Chris Goss, tiré de son intéressant livre quoiqu'un peu terne, relève l'influence négative sur le moral des chasseurs de cette application bombardeuse.
Un pilote, le *Leutnant* Waldemar Wübke de la 9./JG 54, est allé jusqu'à peindre sur le flanc gauche de son Bf 109E-4/B le slogan IM AUFTRAGE DER REICHBAHN (quelque chose comme SUR COMMANDE DES CHEMINS DE FER DU REICH) qu'il considérait comme plus approprié au transport de bombes. Ce pilote avait de la suite dans les idées, car on retrouve ce slogan près de cinq ans plus tard sur son Fw 190D-9 de la fameuse « Papagei Staffel » de la JV 44 de Galland. Il était réputé pour son humour et son insouciance.

M. Leduc (Remouchamps, Belgique)

Coup de tonnerre dans le Pacifique

C'est avec un grand intérêt que j'ai découvert votre article sur les marquages des P-47 dans la 5th AF. Passionné par le P-47, voilà maintenant six ans que je collecte des informations pour les enregistrer dans une base de données. Mes connaissances s'appuient sur les images et leur légende se trouvant dans les ouvrages connus sur le P-47. J'ai constaté que les informations concernant les unités dans le Pacifique ne sont pas toujours fiables, voire même contradictoires (une même photo peut être accompagnée d'une légende différant selon l'auteur). C'est malgré ces petites incertitudes que je me permets de remettre en question certains détails de vos profils et légendes.
À l'époque où le 348th FG porte les couleurs d'avant-guerre, le numéro individuel était intégré dans une bande verticale de la couleur du *Squadron* (voir profil 4 page 62). Autre détail qui me laisse sceptique, les appareils du 348th FG ne portaient pas la couleur du *Squadron* sur le nez, seuls quelques avions portaient leurs anciens capots camouflés afin de conserver leur « nose-art », comme il est possible de le constater sur certaines photos. Par conséquent, si l'on tient compte de ces arguments et dans un souci de cohérence, il semblerait plus exact d'attribuer les P-47 des profils n° 3 (p.61) et 5 (p.62) au 40th FS du 35th FG. Quant au P-47 du profil n° 4 (p.62) il est bien du 341st FS, 348th FG, mais son capot-moteur serait camouflé et non rouge.
Ces affirmations ne sont que le résultat d'une analyse logique et non pas d'un vrai travail d'historien.

P. Abbet (Meyrin, Suisse)

En effet, ce n'est toujours simple de s'y retrouver. Merci pour ces précisions.

LES OSPREY DANS L'ENFER DU JEU

Alex Crawford

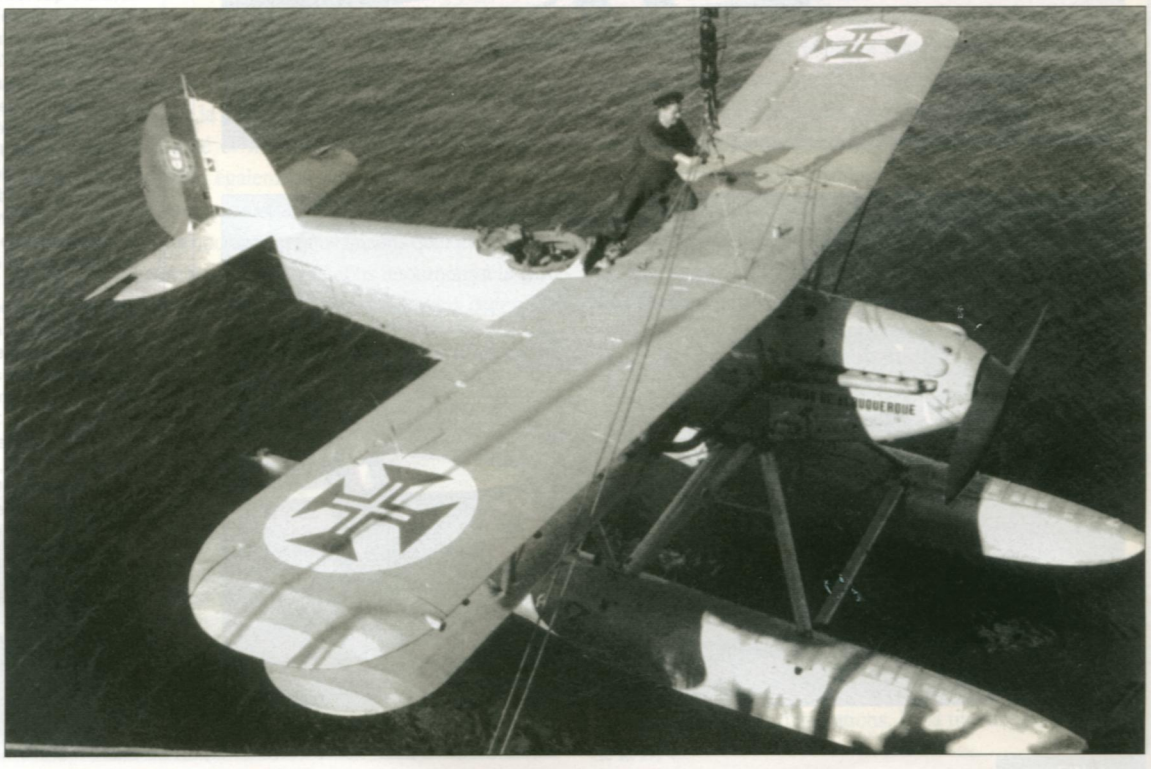
En avril 1934, la marine portugaise commande deux avisos coloniaux à la Grande-Bretagne. Le contrat inclut la livraison de deux hydravions biplaces Hawker Osprey. L'Osprey n'est rien d'autre que la version navale du Hart. Il est propulsé par un Rolls-Royce Kestrel II à douze cylindres en V développant 630 ch. Armé d'une mitrailleuse avant fixe et d'une sur affût mobile, il peut emporter 235 kg de charges offensives diverses. Il peut indifféremment être équipé de roues ou de flotteurs.

Les avisos, baptisés *Alfonso de Albuquerque* [1] et *Bartolomeu Dias*, sont réceptionnés respectivement en 1935 et 1937. Les Osprey sont immatriculés 71 et 72. Peu après, les deux avisos et leurs hydravions font route pour Macao et, le 22 octobre, ces derniers sont débarqués au *Centro Aviação Naval* (CAN). Ce centre a été créé en 1927 pour lutter contre les pirates et les contrebandiers qui écument la rivière Perle. Les premiers avions utilisés par le CAN étaient trois hydravions Fairey (immatriculés de 17 à 19). Un hangar avait été érigé dans le sud de l'île de Taipa pour y mettre les appareils à l'abri. Les premières patrouilles furent effectuées en 1928 et certaines furent même exécutées à la demande des autorités françaises de Hanoi et britanniques de Hong Kong.

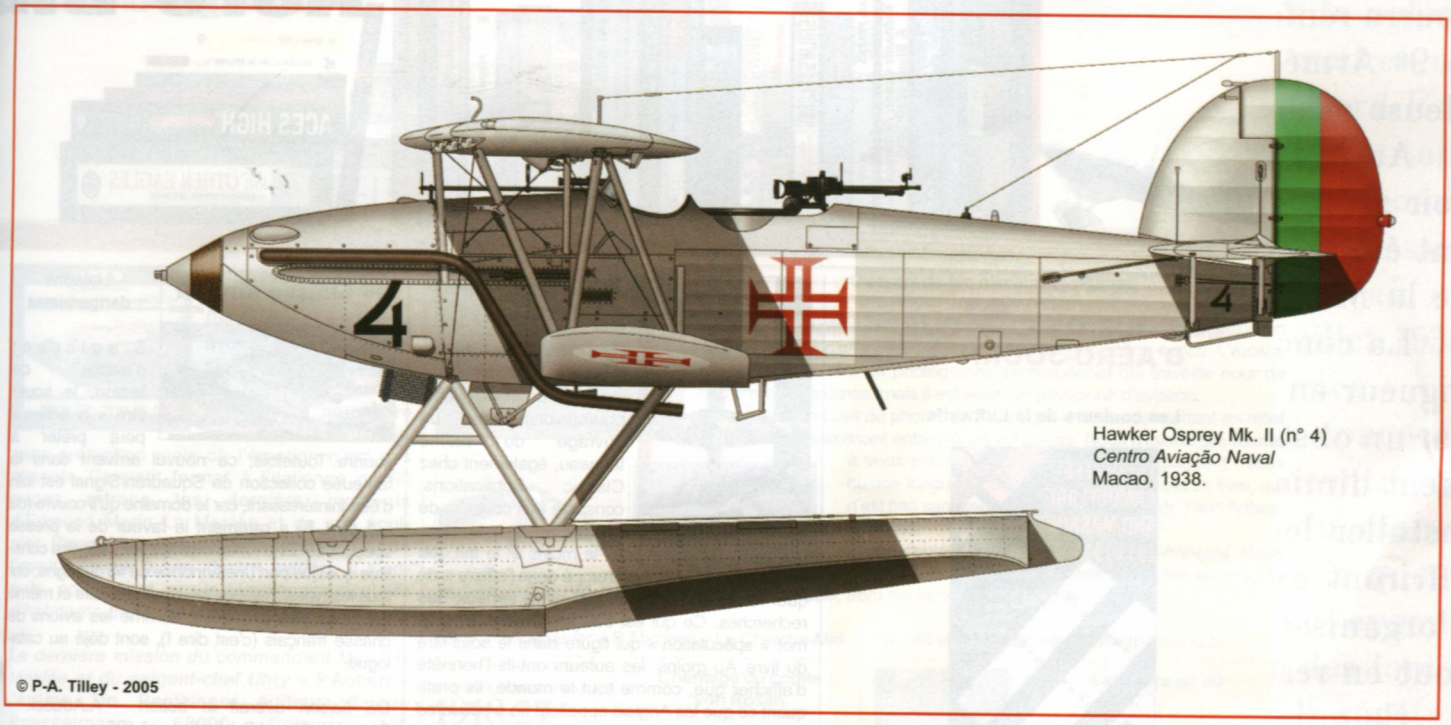
Alors qu'il était prévu de les rapatrier au Portugal, sur l'insistence du gouverneur, deux furent laissés à Macao. Cependant, en mars 1932, le CAN fut fermé et la base désaffectée un an plus tard. Toutefois, à la suite de l'invasion de la Chine par l'armée japonaise, la décision fut prise de rouvrir le centre pour y accueillir les deux Osprey. Le hangar fut remis à neuf et modifié pour loger les deux hydravions. Le CAN fut ré-activé en août 1937.

Quatre mois plus tard, quatre nouveaux Osprey sont livrés à Macao. Il s'agit vraisemblablement de Mk. II, la seule version équipée d'origine de flotteurs. Ils sont immatriculés de 1 à 4. Pour les accueillir, un nouveau hangar est construit près du Port Extérieur. Deux autres Osprey (n° 7 et 8) sont achetés directement auprès de la Fleet Air Arm en 1941.

Lorsque la guerre éclate dans le Pacifique, Macao est virtuellement coupé du reste du monde et plus particulièrement de la métropole. Le budget alloué au



Le Hawker Osprey de l'*Alfonso de Albuquerque* en train d'être hissé à bord. On note le nom du bâtiment peint sur le capot. (Collection de l'auteur)



Hawker Osprey Mk. II (n° 4)
Centro Aviação Naval
Macao, 1938.

© P-A. Tilley - 2005

fonctionnement du CAN est réduit au strict minimum et les avions ne volent pratiquement plus. Le Portugal ayant choisi de rester neutre et Macao ne présentant aucun danger, les Japonais décident d'ignorer l'enclave.

Le 26 juin 1942, l'Osprey n° 6 s'écrase sur un paté de maisons du quartier de Tap Seac. Les deux hommes d'équipage, le lieutenant Rodrigo Henriques Silveirinha et le sergent Macedo Girão, sont tués dans l'accident qui coûte aussi la vie à une Chinoise. Selon certaines sources, l'Osprey était en train de lancer des tracts sur la ville, probablement pour assurer la population qu'elle n'avait rien à craindre des Japonais.

Après le décès de Silveirinha, il ne reste plus qu'un pilote à Macao, mais celui-ci souffrant d'hyper-tension, il ne peut donc pas voler.

En novembre 1942, les activités du CAN sont suspendues et les avions encore en état de vol sont immobilisés au sol. Les Osprey ont probablement fini en tas de rouille dans leur hangar, car les circonstances rendaient leur rapatriement au Portugal impossible.

Quelques mots sur les marques des Osprey. Ils avaient conservé leur fini argent, les parties en aluminium étant polies. Les marques de nationalité constituaient en la *Cristo Cruz* portugaise sur et sous les plans, le gouvernail portant les bandes traditionnelles vert (devant) et rouge. Le nom des bâtiments était porté sur le capot.

À Macao, une croix fut ajoutée sur les flancs, frappée sur un carré blanc. Le nom des bâtiments fut effacé. Le numéro d'immatriculation était porté sur la partie inférieure du capot.

[1] L'*Alfonso de Albuquerque* sera coulé le 13 décembre 1961 au cours d'un engagement naval au large de Goa.

Le lecteur voudra bien pardonner la très mauvaise qualité de cette photo, mais il s'agit d'un document très rare montrant le Hawker Osprey n° 4 du *Centro Aviação Naval* à Macao. On distingue la silhouette d'une jonque en arrière-plan.

LE COUP DE C♥EUR D'AÉRO-JOURNAL

Les couleurs de la Luftwaffe

Cet ouvrage, qui n'est que le premier des deux tomes prévus, est monumental par sa taille (224 pages grand format) et la profondeur des recherches et des analyses.

S'il y avait un auteur capable de réaliser ce qui semble être la référence définitive, c'était bien Ken Merrrick, dont les travaux sur le sujet font autorité depuis plus de trente ans. S'il y avait un éditeur capable de restituer aussi fidèlement sur le papier le rendu des tons en couleur et en noir et blanc, c'était bien Classic Publications. L'association des deux rend désormais toute discussion stérile. Le mystère entourant non seulement les fameuses peintures de fin de guerre (RLM 81, 82 et 83) mais aussi les RLM 78 et 79 est désormais résolu.

Dans une courte introduction, l'auteur attire l'attention du lecteur sur la grande difficulté qu'il y a à tenter d'interpréter les couleurs sur des photos – même celles en couleur. Il serait utile que certains experts auto-proclamés en prennent de la graine.

Merrick a beaucoup travaillé sur les archives et notamment sur la composition des peintures. Le nuancier, tiré à part, a été réalisé par un professionnel en utilisant les formules chimiques et la technique de l'époque.

Par camouflage, il faut entendre peinture au sens large, car l'ouvrage commence par un historique et en Allemagne en 1919, il n'est bien entendu pas question de camouflage. Les autres chapitres sont présentés dans un ordre peu logique (la composition chimique des peintures vient après les patrons). La plupart des chapitres n'ont pas d'intertitres, ce qui donne un aspect fouillis et rend les recherches pénibles. Après avoir traité des aspects historiques et techniques, l'auteur aborde la chasse de jour. Le tome deux s'intéressera aux bombardiers, avions d'assaut, chasseurs de nuit... et même aux avions civils. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

L'ouvrage est abondamment illustré de photos, dont de nombreuses en couleur (certaines fort rares). La présentation est à la fois classique et « Classic », et la qualité de l'impression est nickel-chrome.

Certes, la collection n'est pas donnée, mais pour l'équivalent de 150 euros (dans son pays d'origine), vous disposerez de l'ouvrage de référence définitif sur la question.

Luftwaffe Camouflage and Markings 1933-45 – K.A.Merrick – Classic Publications.
www.ianallanpublishing.com

Les couleurs de la RSI

Puisque nous avons commencé cette rubrique avec le camouflage et les marques de la Luftwaffe, poursuivons avec un ouvrage du même tonneau, également chez Classic Publications, consacré aux couleurs de l'ANR.

Le sujet est original pour le moins et le fait que Ferdinando D'Amico ait trempé dans l'affaire a de quoi rassurer sur la qualité et le sérieux des recherches. Ce qui est très intéressant, c'est le mot « spéculation » qui figure dans le sous-titre du livre. Au moins, les auteurs ont-ils l'honnêteté d'afficher que, comme tout le monde, ils pratiquent ce que les Anglais appellent un « *educated guesswork* » (voir le Notam).

La présentation est peut-être plus esthétique que celle du livre sur la Luftwaffe. Contrairement à ce dernier qui fait largement appel aux archives écrites, celui-ci se fonde sur le visuel. Les nombreuses vignettes en couleur présentant la taille, la couleur et la forme des marques de nationalité, des codes tactiques et des insignes sont à la fois plaisantes à l'œil et pédagogiques.

Bien évidemment, l'ouvrage est bourré de photos – 400 (dont certaines en couleur d'excellente qualité) – qui permettent aux auteurs de présenter la règle et les exceptions. Comme on s'en doute, le tiers du livre est consacré aux Macchi et aux Messerschmitt, mais le dernier tiers ne manque pas d'intérêt avec les *Aerosiluranti*, les groupes de transport et les avions de seconde ligne (liaison et entraînement).

L'ouvrage est agrémenté de profils en couleur de belle facture, signés Gabriele Valentini.

Le seul défaut de ce livre est son prix, l'équivalent de 50 euros en Grande-Bretagne, dissuasif pour ceux qui ne vouent pas un véritable culte à l'aviation italienne.

Camouflage and markings of the Aeronautica Nazionale Repubblicana 43-45 – A photographic analysis through speculation and research – F.D'Amico & G.Valentini. – Classic Publications.
www.ianallanpublishing. com

Letov des héros

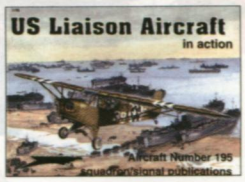
Du « 1 » figurant en bas de la couverture, nous en avons déduit qu'il s'agissait d'une nouvelle collection. Le premier titre est consacré au Letov Š-328; c'est en fait le tome I, allant du Š-28 au Š-528.

Il s'agit d'une plaquette de 80 pages format A4, à couverture souple et dos carré collé. La mise en page est classique et l'impression bonne.

Rassurons tout de suite nos lecteurs, le texte est bilingue, tchèque et anglais. Il est agrémenté de nombreuses photos (pour la plupart un peu petites à notre goût) et de huit pages de planches couleur regroupées à la fin.

Le prix nous est totalement inconnu.

Letov Š-328, vol. 1 – J.Vraný – Jakab.
Courriel : jakab@razdva.cz



Liaisons dangereuses

S'agissant d'avions de liaison, le sous-titre « in action » peut prêter à sourire. Toutefois, ce nouvel arrivant dans la fameuse collection de Squadron/Signal est loin d'être inintéressant, car le domaine qu'il couvre (du L-1 au L-5) a rarement la faveur de la presse spécialisée. Et en même temps, ce 195e titre constitue quelque part une annonce de fin de règne, car tous les types majeurs, les types mineurs et même les types très exotiques, comme les avions de chasse français (c'est dire !), sont déjà au catalogue.

US liaison aircraft in action – A.Adcock – Squadron/Signal Publications n° 195.
www.squadron.com

...and kill MiGs

Dans le n° 45 de cette collection, Peter Davies a traité des « tueurs de MiG » de l'USAF au cours de la période 1965-1968.

Dans ce n° 55, il s'attaque à la période 1972-1973, car les combats aériens ont virtuellement cessé de 1969 à 1972, en gros entre « Rolling Thunder » et « Linebacker ». Les F-4 de l'USAF vont revendiquer 49 MiG (dont 40 MiG 21) au cours de l'année 1972. À titre de comparaison, ils en avaient revendiqué 37 (une majorité de MiG 17) au cours de l'année 1967.

Comme cette collection nous en a donné l'heureuse habitude, le texte fait appel à de nombreux témoignages et les photos abondent.

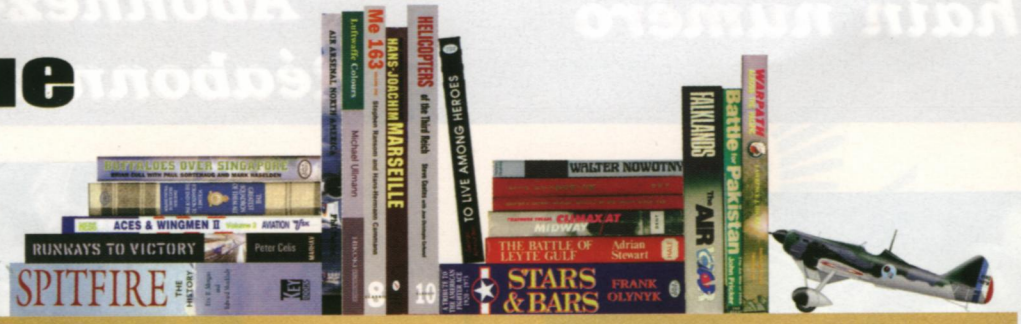
USAF F-4 Phantom II MiG killers 1972-1973 – P.E.Davies – Osprey Combat Aircraft n° 55.
www.ospreypublishing.com

Orange

Cette série « Orange », éditée en Pologne mais commercialisée depuis la Grande-Bretagne par Mushroom, constitue une excellente collection d'ouvrages de base. Comme il s'agit avant tout de fascicules (96 pages, couverture souple, format A5) de vulgarisation, il ne faut pas s'attendre à y trouver beaucoup d'informations inédites. Il n'en reste pas moins que pour l'équivalent de 13 euros au Royaume-Uni, les débutants peuvent se constituer une documentation de base assez précise, riche en illustrations (photos, planches couleur et plans à l'échelle) et, en plus, avec un « walk-around » incorporé. Cela met la page à 0,13 euro, nous ne connaissons pas beaucoup d'ouvrages édités en France qui peuvent rivaliser au niveau du rapport qualité/prix.

Macchi C.202 Folgore – P.Skulski – Stratus/Mushroom Model Publications.
www.mmpbooks.biz

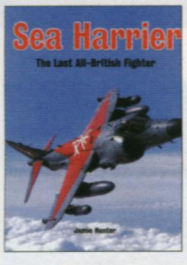
othèque



Mission AO-82

Paul Aubert, dont nous avons déjà eu l'occasion de présenter les ouvrages qu'il édite à son compte, nous offre une plaquette illustrée, sans prétention mais où l'émotion n'est pas absente. Ce petit format à l'italienne de 60 pages retrace les derniers moments d'Edmond Marin La Meslée et de son équipier, Pierre Uhry (nous remercions l'auteur de l'avoir associé à son illustre leader). Il s'appuie, notamment, sur le témoignage oculaire d'habitants de Rustenhart.

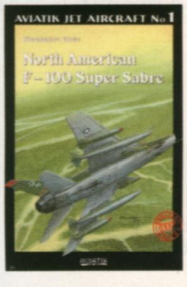
La dernière mission du commandant Marin la Meslée et du sergent-chef Uhry – P.Aubert – Jérôme Do Bentzinger éditeur, 8 rue Roesselmann, 68000 Colmar (tél. 03.89.24.19.74) – Prix : 21 euros + port.



Marche Harrier

Jamie Hunter, qui, comme son nom l'indique, est un pilote militaire britannique, propose une étude très complète, bien que tenant sur 160 pages, sur le Sea Harrier.
L'ouvrage est très agréablement présenté, ce qui est suffisamment rare chez les éditeurs britanniques pour être souligné.
Évidemment, il traite des deux conflits auxquels ont participé les Sea Harrier du RNAS, aux Malouines, puis en Bosnie.
Le livre est littéralement bourré de photos, la plupart en couleur et en grand format.
Les amateurs d'aviation moderne ne peuvent pas être déçus.

Sea Harrier, the last all-British fighter – J.Hunter – Midland Counties – Prix : GBP 17,99.
www.ianallanpublishing. com



F-100

Si les éditeurs des pays de l'Est sont très actifs, leur domaine de prédilection reste quand même la monographie.
Aviatik, un éditeur basé à Bytom, y va de la sienne consacrée à un avion mythique, le F-100 Super Sabre.
Le texte est bilingue anglais-polonais. Donc, en fait, l'ouvrage proprement dit ne comporte que 68 pages, les 37 dernières étant occupées par la traduction polonaise.
Les photos sont de qualité moyenne et leur origine parfois douteuse... Les profils ne sont pas tout à fait à la hauteur des standards habituels des pays de l'Est, en général très forts sur les infographies.

North American F-100 Super Sabre – W.Glatte – Aviatik – Prix : nc
Courriel : aviatik@op.pl

Oiseaux de fer, oiseaux de plumes

Cet ouvrage aurait mérité notre coup de cœur s'il n'était pas davantage un livre de photos d'art qu'un livre sur l'aéronautique *stricto sensu*. L'auteur, Rémy Michelin, est un photographe professionnel qui travaille pour de nombreux magazines, mais il est aussi un passionné d'aviation.
Il propose un recueil de photos de 110 pages à l'italienne mettant en relief le mimétisme saisissant entre l'avion et l'oiseau. Nous n'avons pas résisté à vous présenter deux photos qui expliquent mieux qu'une longue recension à quoi ressemble ce livre, qui n'est pas sans rappeler les publications de Yann Arthus-Bertrand.
La présentation est bilingue, anglais-français. Nous n'avons pas pu nous empêcher de sourire en lisant la traduction de la définition du mot « avion » : *Plane, from the latin* avis *meaning bird*.

De plumes et de fer – R.Michelin – Le Cherche-Midi – Prix : 40 euros – Site web : cherche-midi.com

L'héritage du comte von Rosen

Les incontournables Stenman et Keskinen, associés cette fois à Partonen, proposent un beau et gros livre (près de 200 pages) sur les débuts de l'aviation militaire en Finlande.
À ceux qui penseraient qu'il s'agit d'un « remake » des fascicules parus dans les années soixante-dix, autant dire qu'il n'y a aucune comparaison possible. Le texte bilingue (anglais-finois) a été entièrement ré-écrit et de nombreuses photos inédites, en général d'excellente qualité, ont été ajoutées.
En annexe est donné le registre des immatriculations militaires de la période considérée, avec un historique succinct de chaque avion.

Suomen Ilmavoimat - I, 1918-27 – K.Keskinen, K.Partonen & K.Stenman – Prix : 46 euros.
www.kolumbus.fi/kari.stenman

Les croisières noires

Vital Ferry, que les lecteurs du *Trait d'Union* connaissent bien par ses articles pointus sur l'aviation coloniale, vient de publier un livre sur les pionniers belges et français en Afrique.
Assez peu défriché, sauf à regrouper de nombreux articles morcelés, ce sujet présente un intérêt certain pour ceux qui portent une grande attention à l'aviation française (et belge). Apparu pour la première fois dans le ciel africain en 1911, surtout pour des vols de démonstration, l'avion s'y implante à partir de 1919. De là jusqu'à la guerre, c'est avant tout une histoire d'hommes : explorateurs en quête de découvertes, militaires venus civiliser à coup de bombes des tribus qui ne leur avaient rien demandé, fondateurs et pilotes de compagnies aériennes en lutte permanente et sportifs en mal d'exploits...
Le livre se lit comme un roman et les anecdotes, parfois savoureuses, abondent.
L'ouvrage est assorti de nombreuses cartes (notamment une carte politique fort précieuse de l'Afrique en 1937) et de photos qui, bien qu'imprimées dans le texte, sont de qualité satisfaisante.

Ciels impériaux africains - 1911-1940 – V.Ferry – Éditions du Gerfaut – Prix : 25 euros.

La guerre en 3D

Fortement inspiré par les imposants travaux de Williamson Murray et les écrits non moins remarquables de Clausewitz (Carl von), le colonel Régis Chamagne propose un petit livre de réflexions sur l'art de la guerre aérienne (le titre étant lui-même très « clauswitzien »).
À ceux que ce sujet intéresse mais qui craignent d'être rapidement « largués » dans de vastes considérations stratégico-philosophiques, nous leur dirons simplement qu'il s'agit essentiellement d'une approche de vulgarisation, fondée sur des exemples historiques. Même s'il est très dense, le texte est écrit de façon à être ni rebutant ni infantilisant. Les résumés des grandes thèses, point par point, à la fin de chaque chapitre sont particulièrement heureux.
L'auteur trace les grandes lignes de la manière dont l'aviation doit être employée en fonction des spécificités des conflits, et dégage les constantes fondamentales auxquelles on ne doit jamais déroger.
S'il estime que l'unicité du commandement des forces aériennes est indispensable, il oublie de préciser que l'unicité de commandement des trois armes est fondamental, ainsi que l'ont brillamment démontré les Alliés en 1944/45. C'est d'ailleurs ce qui a fait défaut aux armées françaises de 1940 et ce qui les a conduites à « *la défaite humiliante et ridicule de mai 1940* ».
Il explique que les guerres de Corée et du Viêtnam « *marquent indiscutablement l'âge adolescent de l'aviation militaire* ». C'est peut-être passer sous silence que les structures et les stratégies n'ont guère bougé depuis 1945. La fin du « rêve douhétien » ne date pas du Viêtnam, il remonte à Noël 1944, date à laquelle l'action de la 8th *Air Force* aurait dû permettre de renvoyer les *boys* à la maison.
Le livre se termine sur une prospective de l'emploi de l'aviation dans un conflit futur et l'émergence de la maîtrise de l'information, considérée comme la guerre de la quatrième dimension.

L'art de la guerre aérienne – Col. R.Chamagne – L'esprit du livre éditions – Prix : 22 euros.
www.espritdulivre-editions.com

Prochain numéro

6 AOÛT 1945
ET L'ENFER SE DÉCHAÎNE...

Abonnez-vous
Réabonnez-vous !

Tu vois bien, c'est facile de s'abonner, tout est marqué là.

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou occupé, à scanner ou à découper, mais à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47551 Agen-Boé Cedex 1

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 44 au n° 49 inclus :** France 35,oo euros - UE, Suisse, DOM-TOM 40,oo euros - Autres pays 45,oo euro

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire(s) du n° 37 / 39 / 40 / 41 / 42** - Chaque numéro : 7,6o euros port gratuit (tous pays)

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 7 *Le Brewster Buffalo*** - Par exemplaire : 20,oo euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 8 *Le Dewoitine D.520 au combat*** - Par exemplaire : 18,5o euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 9 *Les chasseurs américains, tome I : du P-1 au P-49*** - Par exemplaire : 11,9o euros, port gratuit pour la métropole (+ port 2,oo euros autres pays)

__ **exemplaire(s) du N° 71 *Squadron* de la collection : Les unités du *Fighter Command*** - Par exemplaire : 11,5o euros + port (port : 0,5o euro pour la métropole, 1,oo euro pour UE et 2,oo euros pour autres pays)

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de euros _____

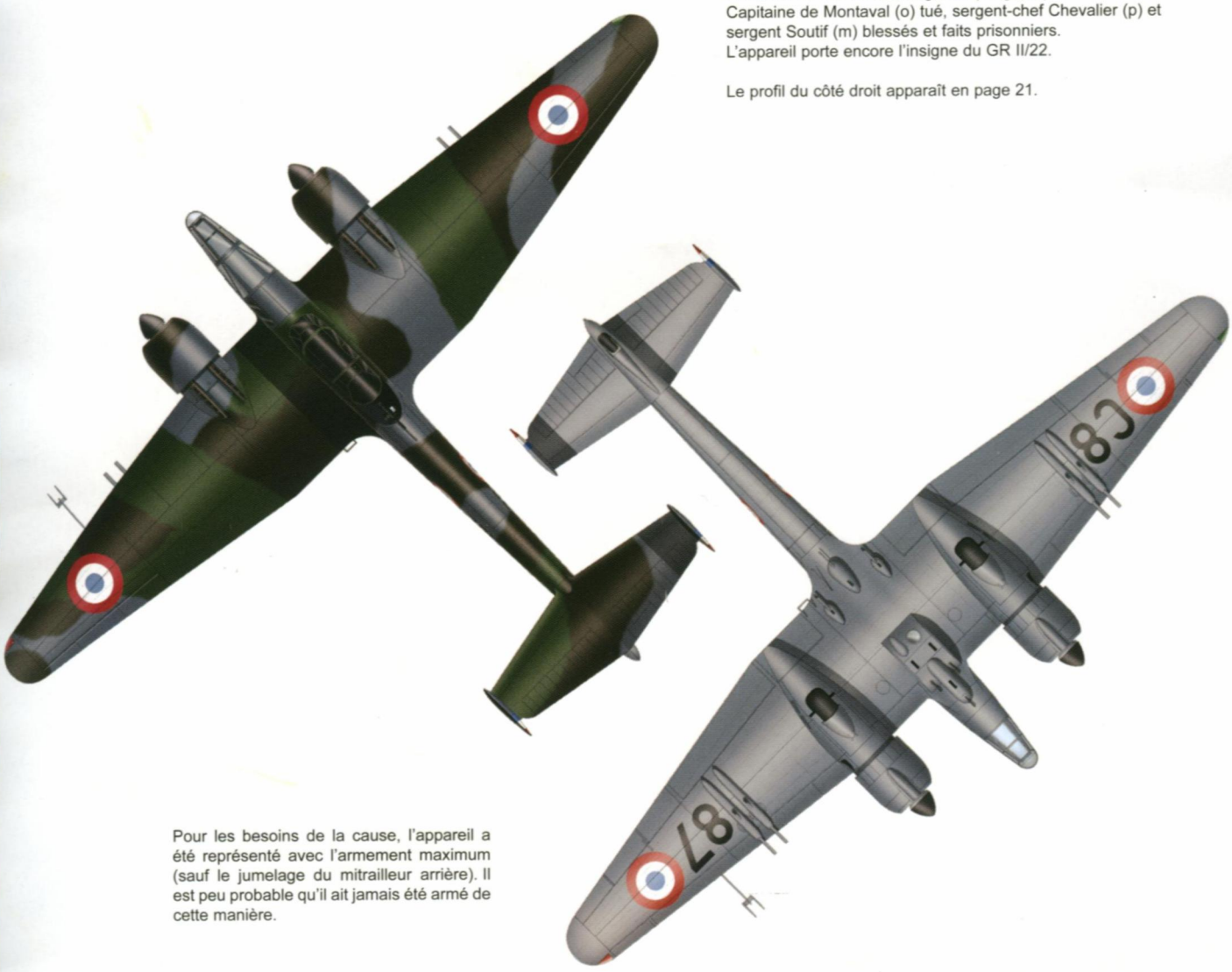
Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles) – *Nous n'acceptons pas les eurochèques.*

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

Potez 63.11 n° 388 (C-887)
GAO 504
Abattu le 15 mai 1940 à Mignault (Belgique)
Capitaine de Montaval (o) tué, sergent-chef Chevalier (p) et sergent Soutif (m) blessés et faits prisonniers.
L'appareil porte encore l'insigne du GR II/22.

Le profil du côté droit apparaît en page 21.



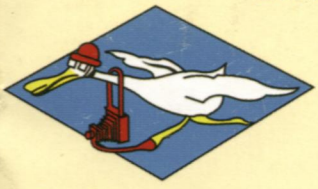
Pour les besoins de la cause, l'appareil a été représenté avec l'armement maximum (sauf le jumelage du mitrailleur arrière). Il est peu probable qu'il ait jamais été armé de cette manière.

© P-A. Tilley - 2005

LES INSIGNES DES GROUPES DE RECONNAISSANCE

GR I/14

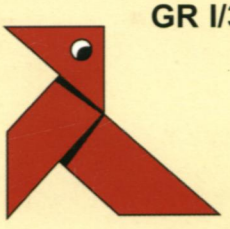
GR II/14



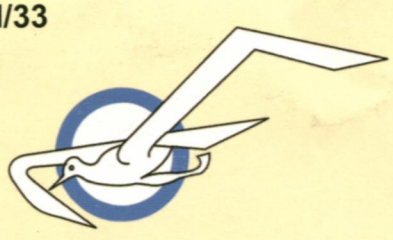
GR I/22

GR II/22

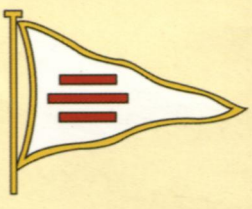
GR I/33



GR II/33



GR I/35



GR I/36

GR II/36

GR I/52

GR II/52

GR I/55

GR II/55